



Konflik Pembangunan Jalan Padang ByPass, 2015-2018

Cici Pramida*, Program Studi Ilmu Sejarah, Universitas Andalas, Indonesia

Purwo Husodo, Program Studi Ilmu Sejarah, Universitas Andalas, Indonesia

ABSTRACT

This research focuses on the chronology of conflict between the people of Padang City, which resulted from the development of the Padang ByPass Road with the City Government. These two groups are at odds, causing conflicts and blockades along the Padang ByPass Road. The research method used is the historical method consisting of four stages, starting from searching and collecting sources (heuristics). In collecting sources, sources that discuss the conflict of the Padang ByPass Road were gathered both in writing and orally. Criticizing and selecting the data obtained into facts (critique). Interpreting and selecting that makes sense (interpretation). The stage of writing research results (historiography). The construction of the first Padang ByPass Road in 1990, followed by the second stage in 2015 in Padang City, caused conflict because the Padang City Government did not provide adequate compensation according to the previous agreement with the affected community. The land was not individual land, but customary land owned by the community. This made the community angry and blockaded several points along the Padang ByPass Road. Some of the ways the government took to resolve the conflict include the negotiation process between the community and the government. However, if the negotiation process does not go smoothly or as expected, it will be followed by a legal process.

ARTICLE HISTORY

Received 05/02/2023

Revised 20/02/2023

Accepted 08/03/2023

Published 28/03/2023

KEYWORDS

Padang ByPass Road, community-government conflict; resolution; history.

*CORRESPONDENCE AUTHOR

✉ cicipramida@gmail.com

PENDAHULUAN

Pada tahun 1991, pemerintah memulai proyek pembangunan Jalan Padang ByPass sebagai bagian dari Program Pengembangan Kota dalam Master Plan Kota Padang tahun 1983-2003. Tujuan dari proyek ini adalah untuk menyeimbangkan perkembangan tata ruang kota dengan membangun jalan baru yang membentang dari utara ke selatan Kota Padang dengan panjang 22,07 Km. Sebelum pembangunan dimulai, tanah di daerah tersebut hanyalah rawa-rawa yang tidak berharga. Namun, setelah pembangunan jalan selesai, harga tanah di daerah tersebut meningkat karena lokasinya yang strategis dan dekat dengan keramaian (Rudito, 1991).

Pembangunan Jalan Padang ByPass dimulai pada bulan Mei 1991 dari simpang Jalan Padang ByPass di Lubuk Begalung sampai ke Duku dan diresmikan oleh Menteri Pekerjaan Umum Ir. Radinal Mochtar. Pada pertengahan tahun 2015, pemerintah mengembangkan proyek tersebut dengan menambahkan jalur dua dari Bandara Internasional Minangkabau sampai Teluk Bayur sepanjang 27 KM. Pembangunan jalur dua ini didanai oleh pinjaman dari Korea Selatan senilai Rp550 miliar dari Perusahaan Korea Kyeryong-Yala ("Gubernur Dan Wako Padang Tinjau Pembangunan Jalan ByPass," 1991).

Namun, proyek ini mengalami masalah karena terjadi sengketa tanah antara masyarakat dan pemerintah Kota Padang. Masalah ini disebabkan oleh kurangnya ganti rugi yang diberikan oleh pemerintah kepada pemilik tanah ulayat yang terkena dampak dari proyek pembangunan jalur dua Jalan Padang ByPass. Tanah ulayat adalah tanah yang dimiliki oleh masyarakat Minangkabau di sepanjang Jalan Padang ByPass dan bukan tanah perseorangan. Oleh karena itu, masyarakat tidak ingin melepaskan tanah yang mereka miliki ("By Pass Padang Membara," 2016).

Meskipun telah dilakukan konsolidasi tanah oleh kedua belah pihak, namun pelaksanaannya tetap tidak optimal. Konsolidasi tanah adalah kebijakan untuk mengatur kembali kepemilikan dan penggunaan tanah untuk pembangunan dan pemeliharaan lingkungan serta sumber daya alam dengan melibatkan partisipasi masyarakat. Pembangunan Jalan Padang ByPass telah mengikuti aturan konsolidasi tanah yang telah ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan. Namun, pelaksanaan konsolidasi tanah tidak dilakukan secara menyeluruh, sehingga terjadi sengketa tanah di sepanjang jalur Jalan Padang ByPass.



Ketika warga yang berada di kilometer 17 di simpang ByPass Pisang hingga Ketaping diusir, mereka memblokir jalan agar bangunan mereka tidak digusur. Beberapa warga bahkan melakukan tindakan anarkis seperti membakar ban, meneriaki polisi, dan membawa senjata tajam. Meskipun warga melakukan berbagai upaya untuk menghalangi penggusuran, rumah dan bangunan mereka tetap diratakan oleh pemerintah kota menggunakan alat berat (Lounela & Zakaria, 2002, p. 185).

Di wilayah-wilayah yang masih memiliki masalah sengketa tanah, warga memasang spanduk yang menyatakan bahwa "tidak boleh melakukan pembangunan sebelum masalahnya terselesaikan". Banyak tokoh adat yang menentang penggusuran dan masih memperjuangkan tanah ulayat mereka untuk masa depan keturunan mereka.

Masalah lain terkait sengketa tanah adalah kepemilikan sertifikat tanah yang sah. Beberapa masalah tanah telah berhasil diselesaikan, namun muncul masalah baru terkait sertifikat tanah. Sebelumnya, proyek pembangunan Jalan Padang ByPass memberikan kesempatan untuk membuat sertifikat tanah gratis bagi warga yang membutuhkannya. Namun saat ini, banyak tanah yang memiliki sertifikat ganda atau multi sertifikat. Kedua belah pihak memiliki sertifikat tanah yang sah untuk tanah yang mereka miliki.

Selanjutnya akan diuraikan beberapa literatur yang relevan terkait topik ini. Bambang Rudito (1991) berfokus pada dampak sosial dari pembangunan Jalan Padang ByPass, di mana ia menjelaskan dampak positif dan negatif yang timbul akibat pembangunan tersebut (Rudito, 1991). Efrianto (2004) meneliti masalah konflik tanah dalam pembangunan Terminal Aie Pacah pada tahun 1992-2002. Meski pada akhirnya terminal tersebut hanya beroperasi sebentar dan tidak berjalan lagi, Efrianto menunjukkan bahwa sengketa tanah bisa menjadi hambatan dalam proses pembangunan infrastruktur (Efrianto, 2004). Sementara itu, Normansyah (2004) mengkaji dampak sosial-ekonomi dari pembangunan Jalan Padang ByPass dalam rentang waktu 1991-2003. Normansyah lebih banyak mengacu pada proses pembangunan itu sendiri dan menjelaskan dampak sosial-ekonomi yang terjadi seiring dengan pembangunan Jalan Padang ByPass, termasuk konflik dan permasalahan sengketa tanah di sepanjang jalan tersebut (Normansyah, 2004). Terakhir, Handrina (2020) menguraikan bahwa proyek pembangunan tersebut telah mempengaruhi masyarakat sekitar bukan hanya setelah proyek selesai, tetapi juga dalam proses pengadaan lahan. Selain itu, pemerintah menggunakan metode konsolidasi lahan untuk mengakuisisi lahan (Handrina, 2020).

METODE

Penelitian ini menggunakan metode sejarah. Tahap pertama adalah heuristik, yaitu pengumpulan sumber yang terdiri dari studi lapangan, narasumber, dan perpustakaan. Tahap kedua adalah kritik sumber yang melibatkan kritik eksternal dan internal untuk memastikan keabsahan data yang diperoleh. Tahap ketiga adalah interpretasi data, di mana penulis harus berhati-hati dalam menafsirkan fakta sejarah agar ditemukan kesimpulan yang netral dan ilmiah. Tahap terakhir adalah historiografi, di mana fakta-fakta yang telah diolah sebelumnya dituliskan. Proses ini menghasilkan gambaran sejarah yang akurat dan obyektif (Kuntowijoyo, 1995; Sjamsuddin, 2012).

PEMBAHASAN

Konflik Tanah Ulayat

Di Minangkabau, kepemilikan tanah biasanya terpusat pada satu kelompok atau suku tertentu, bukan milik individu. Konsep kepemilikan tanah pribadi tidak dikenal dalam budaya setempat, karena semua tanah dianggap milik bersama. Namun, dalam perkembangannya, tanah mulai dijual atau digadaikan, terutama oleh penghulu yang memiliki peran penting dalam pengendalian tanah.

Menurut peraturan adat Minangkabau, tanah ulayat atau harta pusaka tinggi tidak boleh dijual, dan jika digadaikan, harus ditebus atau dikembalikan kepada penggadaai semula. Ada ungkapan adat yang mengatakan "*dijua indak dimakan bali, digadai indak dimakan sando*" yang artinya bahwa tanah tersebut tidak boleh dijual dan jika tergadaikan, tidak boleh selamanya (Zainuddin, 2014, p. 94).

Proses Musyawarah yang Tidak Transparan

Awalnya, kerja sama dalam pemanfaatan tanah ulayat dilakukan oleh pemerintah daerah setelah *ninik mamak* menyerahkan tanah tersebut. Namun, masyarakat nagari tidak dilibatkan dalam proses penyerahan tersebut sehingga

terkesan bahwa Pemerintah Kota adalah pemilik tanah ulayat tersebut. Contohnya terjadi di Kelurahan Sungai Sapih KM 13 ByPass pada tahun 2015, Pemerintah Kota langsung melakukan serah terima tanah ulayat setelah *ninik mamak* menyerahkannya. Namun, kesepakatan awal tidak dilaksanakan oleh pemerintah. Setelah pemerintah mendapatkan tanah ulayat tersebut, mereka mulai melaksanakan kegiatan, tetapi tidak memenuhi janji mereka seperti yang terjadi di Kelurahan Kuranji KM 10 pada tahun 2017. Pemerintah berjanji untuk membayar ganti rugi sebelum pembangunan Jalan Padang ByPass, tetapi tidak semua janji tersebut direalisasikan. Selain itu, kompensasi tanah ulayat yang digunakan sebagai "*adat diisi limbago dituang*" (uang adat) juga belum dibayarkan. Masyarakat di KM 13 Sungai Sapih pada tahun 2015 juga mengalami hal yang sama, ganti rugi yang dijanjikan tidak sesuai dengan yang diharapkan. Oleh karena itu, masyarakat berharap agar dilakukan musyawarah dengan Pemerintah Kota Padang agar tanah mereka yang terpakai dapat diganti sesuai dengan kesepakatan awal (Wawancara dengan A, Ninik Mamak Suku Jambak, tanggal 18 November 2019 di Sungai Sapih).

Ganti Rugi yang Tidak Transparan

Dalam implementasi pembayaran ganti rugi sebagai imbalan atas penggunaan tanah, terkadang pihak Pemerintah Kota langsung berinteraksi dengan *ninik mamak*. Praktik ini didukung oleh beberapa *ninik mamak* yang tidak menyerahkan kompensasi tersebut ke kas nagari, tetapi memperoleh manfaat langsung tanpa sepengetahuan masyarakat nagari. Kondisi seperti ini menguntungkan oknum *ninik mamak* dan oknum Pemerintah Kota. Akibatnya, meskipun pembayaran ganti rugi telah diselesaikan, uang yang diterima oleh masyarakat nagari tidak sesuai dengan yang mereka harapkan sejak awal kesepakatan (Wawancara dengan A, Ninik Mamak Suku Jambak, tanggal 18 November 2019 di Sungai Sapih).

Karena itu, pemerintah harus mengganti tanah yang digunakan, pohon-pohon yang terkena dampak pembangunan, serta rumah atau bangunan yang terdampak oleh jalur pembangunan (Wawancara dengan F, Warga Sungai Sapih, tanggal 18 November 2019 di Sungai Sapih). Namun, Pemerintah Kota tidak memiliki cukup dana untuk mengganti semua kerugian yang dialami masyarakat sekitar pembangunan jalan, meskipun sudah ada anggaran sebesar Rp.33 Miliar yang dipinjam dari Korea Selatan. Keterbatasan dana ini membuat rencana pembangunan Jalan Padang ByPass tertunda untuk waktu yang lama (Rajes, 2018).

Bentuk-Bentuk Konflik

Berbicara tentang konflik, kita harus memahami bahwa ini adalah hasil dari perjuangan yang kompleks antara individu atau kelompok yang ingin mencapai tujuan yang sama. Mereka ingin menang atas pihak lawan yang dilihat sebagai penghalang untuk mencapai tujuan tersebut. Konflik sering terjadi dalam konteks penggunaan lahan untuk akumulasi kapital seperti pertambangan, perkebunan, eksploitasi hutan, perluasan kota, dan pemekaran wilayah. Dalam kasus konflik tanah, ada beberapa kepentingan yang bertentangan seperti antara rakyat dan birokrasi, rakyat dan perusahaan negara, rakyat dan perusahaan swasta, serta konflik antar rakyat. Konflik seperti itu tidak dapat dihindari dalam pembangunan, dan dampak pembangunan yang memicu konflik adalah perubahan yang terlalu banyak bagi mereka yang terkena dampaknya.

Konflik dapat bersifat vertikal atau horizontal. Konflik vertikal terjadi antara masyarakat dan negara atau perusahaan, sedangkan konflik horizontal terjadi di antara sesama anggota masyarakat atau individu. Konflik vertikal atau horizontal harus diselesaikan dengan serius agar kehidupan sosial di negara tersebut tetap harmonis (Sumardjono & Cahanas, 2005, p. 182).

Sebuah konflik antara masyarakat dan Pemerintah Kota terjadi dalam proyek pembangunan Jalan Padang ByPass jalur dua pada tahun 2016. Konflik ini berasal dari sengketa tanah masyarakat oleh Pemerintah Kota Padang, di mana tanah ulayat masyarakat Minangkabau terkena dampak proyek pembangunan. Konflik ini terjadi karena pemberian ganti rugi terhadap tanah masyarakat yang terkena dampak belum ditangani dengan baik. Beberapa konflik terjadi di Kelurahan Sungai Sapih Kilometer 11 dan Kecamatan Koto Tangah Kilometer 15 (Fitlayeni, 2015, p. 153; Rajes, 2018). Masyarakat menolak proyek pembangunan Jalan Padang ByPass karena konsolidasi tanah yang terpakai dalam proyek pembangunan belum diselesaikan oleh pihak Pemerintah Kota Padang. Dalam pelaksanaan konsolidasi tanah dalam rangka pembangunan Jalan Padang ByPass dilakukan secara tidak tuntas sehingga terjadi sengketa. Oleh karena itu, masyarakat meminta pemerintah untuk segera menyelesaikan masalah tersebut agar masyarakat yang terkena dampak tidak merasakan kerugian dari pembangunan Jalan Padang ByPass (Wawancara dengan F, Warga Sungai Sapih, tanggal 18 November 2019 di Sungai Sapih).

Pada tahun 2017, di tahap awal penggusuran warga yang berada di Kilometer 11 Kelurahan Sungai Sapih, masyarakat memasang spanduk penolakan pembangunan Jalan Padang ByPass. Hal ini disebabkan oleh belum diselesaikannya konsolidasi tanah yang terpakai dalam proyek pembangunan oleh pihak Pemerintah Kota Padang. Konsolidasi tanah merupakan kebijaksanaan untuk penataan kembali penguasaan dan penggunaan tanah serta usaha pengadaan tanah untuk kepentingan pembangunan. Ini dilakukan untuk meningkatkan kualitas lingkungan dan pemeliharaan sumber daya alam dengan melibatkan partisipasi aktif masyarakat.

Meskipun pembangunan Jalan Padang ByPass sudah berpedoman pada aturan atau ketentuan peraturan perundang-undangan tentang konsolidasi tanah, pelaksanaannya tidak dilakukan secara tuntas, sehingga terjadi sengketa. Oleh karena itu, masyarakat Sungai Sapih meminta pemerintah untuk segera menyelesaikan masalah tersebut, sehingga masyarakat yang terkena dampak tidak merasakan kerugian dari pembangunan Jalan Padang ByPass.

Diharapkan agar Pemerintah Kota Padang, khususnya Walikota Padang, memperhatikan rakyatnya yang sedang mengalami masalah. Perjanjian awal yang seharusnya ganti rugi atau konsolidasi tanah cepat diselesaikan, tetapi pada akhirnya diabaikan sehingga kami tidak dapat apa-apa dari tanah yang diambil untuk pembangunan Jalan Padang ByPass (Rajes, 2018). Menurut perjanjian awal, 30 persen lahan disumbangkan untuk pembangunan jalan, sedangkan sisanya 70 persen dikembalikan kepada masyarakat dengan cara konsolidasi. Walaupun sertifikat tanah sudah dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Padang, uang ganti rugi belum terealisasi dengan baik kepada masyarakat yang terkena dampak dari Pembangunan Jalan Padang ByPass (Wawancara dengan F, Warga Sungai Sapih, tanggal 18 November 2019 di Sungai Sapih).

Pada tanggal 26 Januari 2018, ribuan masyarakat dari empat kelurahan di Kecamatan Koto Tengah, Kota Padang, Sumatera Barat, memblokir jalur dua Padang ByPass tepatnya di kilometer 15. Pemblokiran dilakukan dengan membakar ban bekas dan meletakkan tiang listrik yang sudah roboh di badan jalan. Akibatnya, dua jalur tersebut tidak bisa dilalui dan puluhan kendaraan truk terhenti. Amarah warga memuncak lantaran kepastian hukum sengketa tanah seluas 765 hektar yang dihuni sekitar 4.000 kepala keluarga di Kecamatan Koto Tengah tak kunjung jelas. Padahal, warga yang mendiami tanah tersebut memiliki sertifikat yang dikeluarkan oleh Badan Pertanahan Nasional (BPN) (Rajes, 2018).

Sebuah forum masyarakat bernama Forum Nagari Tigo Sandiang melakukan pemblokiran dan menuntut pemerintah untuk memfasilitasi konflik antara kaum Maboet yang mengaku sebagai ahli waris tanah di Koto Tengah, Padang. Konflik ini muncul karena adanya klaim dari tiga ahli waris Maboet yaitu Safran, Bakri, dan Lehar namun belum diketahui pasti siapa ahli waris yang benar. Warga yang merasa memiliki sertifikat merasa memiliki legalitas hukum atas tanah tersebut namun saat ini sertifikat tersebut terblokir. Kaum Maboet merupakan masyarakat lokal yang sudah ada sejak masa kolonial Belanda dan terdaftar sebagai pemilik tanah sesuai dengan sistem tanah *Ex Verponding 1794* (Pramida, 2021). Surat dari Pengadilan Negeri Padang pada tahun 2016 membuat masyarakat empat Kelurahan di Kecamatan Koto Tengah resah karena surat tersebut berimbas pada hak tanah dan sertifikat mereka. Empat Kerapatan Adat Nagari membentuk Forum Nagari Tigo Sandiang untuk mediasi dalam sengketa tanah ini dengan Drs. H. Marzuki Onmar sebagai ketua forum. Pembentukan forum ini terjadi setelah peristiwa bentrokan antara masyarakat dengan petugas keamanan pada tanggal 25 Agustus 2016. Forum Nagari Tigo Sandiang mengumpulkan dokumen, data, dan informasi dari kedua belah pihak dan menemukan bahwa tanah yang diklaim oleh Maboet seluas 765 hektar, bukan hanya 2 hektar seperti yang diklaim oleh tokoh masyarakat Koto Tengah (Wawancara dengan AM, Warga Aie Pacah, tanggal 17 November 2019 di Aie Pacah).

Resolusi Konflik

Proses Negosiasi

Dalam perspektif Hukum Adat Minangkabau, segala sengketa diselesaikan melalui mekanisme musyawarah para pihak yang bersengketa, dengan mengedepankan nilai-nilai keadilan. Menyelesaikan sengketa menurut hukum adat Minangkabau menempatkan pemangku adat sebagai pelaksana kebenaran, memosisikan musyawarah mufakat; *kamanakan barajo ka mamak, mamak barajo ka panghulu, panghulu barajo ka mufakat, mufakat barajo ka alue, alue barajo ka patuik dan mungkin, patuik dan mungkin barajo ka nan bana* (kemenakan beraja kepada mamak, mamak beraja kepada penghulu, penghulu beraja kepada musyawarah, musyawarah beraja kepada alur, alur beraja kepada patut dan mungkin, patut dan mungkin beraja kepada yang benar, benar itulah yang akan menjadi raja).

Dalam menyelesaikan permasalahan terkait pemanfaatan tanah ulayat, para pihak telah melakukan negosiasi melalui musyawarah untuk menentukan bentuk dan besar ganti rugi, termasuk uang adat sebagai kompensasi. Namun, cara seperti ini ternyata tidak berhasil menyelesaikan permasalahan yang sedang dihadapi.

Saat merencanakan pembangunan Jalan Padang ByPass, tanah selebar 200 meter dari Bandara Internasional Minangkabau (BIM) hingga Teluk Bayur disiapkan. Empat puluh meter di antaranya disiapkan untuk jalan. Sedangkan 80 meter di kiri dan kanan jalur 40 meter digunakan sebagai tempat konsolidasi bagi tanah warga yang terkena Jalan ByPass di jalur empat puluh meter. Artinya, tanah yang terkena badan jalan empat puluh meter dipindahkan ke tanah lain di luar jalur 40 meter (jalur 80 meter di kiri dan kanan jalur 40 meter) (Pramida, 2021).

Sesuai kesepakatan semula dengan masyarakat pemilik lahan, 30 persen lahannya disumbangkan untuk pembangunan jalan, sedangkan sisanya 70 persen dikembalikan kepada warga dengan cara konsolidasi. Salah satu upaya yang diambil Pemerintah Kota Padang adalah musyawarah dalam menyelesaikan masalah konsolidasi tanah yang terkena dampak pembangunan jalan. Tim yang dipimpin langsung oleh Walikota Padang, H. Mahyeldi Dt. Marajo, bersama Dinas TRTB (Tata Ruang Tata Bangunan) dan Perumahan, serta Bagian Pertanahan, mendatangi rumah-rumah warga yang terkena pelebaran jalur dua Padang ByPass di KM 13 Kelurahan Sungai Sapih pada tanggal 17 Agustus 2015 (Fatimah & Andora, 2010, p. 68).

Jalur Hukum

Karena upaya negosiasi dan mediasi tidak membuahkan hasil, masyarakat sebagai salah satu pihak yang berkonflik menempuh jalan terakhir dengan mengajukan kasus tersebut ke Pengadilan Negeri, kemudian banding ke Pengadilan Tinggi, bahkan kasasi di Mahkamah Agung. Namun hasilnya tidak memuaskan bagi masyarakat sehingga tidak dapat dipungkiri terjadinya tindakan anarkis dari masyarakat dengan melakukan boikot. Jalur hukum yang ditempuh oleh Kaum Maboet dalam mengambil lahan yang diklaim miliknya seluas 765 hektar dimulai sejak Januari 2016 (Fatimah & Andora, 2010; Sumbar, 2015).

Dengan demikian, dapat dilihat bahwa berbagai proses penyelesaian sengketa yang telah dilakukan ternyata dirasakan tidak efektif sehingga masyarakat sangat menginginkan ada jalan keluar terbaik yang bisa ditempuh tanpa merugikan atau bahkan hanya menguntungkan salah satu pihak saja. Salah satunya adalah sengketa tanah Kaum Maboet yang berlangsung di Pengadilan Negeri Padang pada tanggal 29 Juli 2017 tentang perebutan jabatan Mamak Kepala Waris yang awalnya dimenangkan oleh Lehar (warga Aie Pacah). Lehar yang mengaku sebagai Mamak Kepala Waris (MKW) ternyata telah melakukan pembohongan publik dan telah diproses secara hukum. Data sebenarnya menunjukkan bahwa MKW Kaum Maboet, Guswandi, sesuai dengan fakta dan data. Ahli waris dan MKW kini muncul dengan membawa putusan atau vonis Landrad Padang No.90/1931 asli yang tidak dimiliki oleh Lehar. Ahli waris Kaum Maboet segera bertindak mengambil tanah ulayat mereka di Kecamatan Koto Tangah.

Surat kuasa tanggal 30 November 1994 yang telah diberikan oleh MKW Kaum Maboet, Syafran Rajo Batuah, kepada Lehar hanya untuk pengurusan dan penyelesaian pengukuran ulang tanah Kaum Maboet, namun surat kuasa itu pun telah dicabut pada 9 April 1997. Tetapi di lapangan, Lehar tetap bertindak mengatasnamakan ahli waris Maboet serta mengaku-ngaku sebagai MKW Maboet.

Sesuai fakta yuridis, Lehar menerima kuasa dari Kaum Maboet untuk mengurus tanah ulayat tersebut dan bukan sebagai MKW (Mamak Kepala Waris). Namun, Lehar bertindak melebihi wewenang yang diberikan sehingga ia sudah melanggar hukum. MKW Kaum Maboet yang sebenarnya adalah Guswandi, yang diberi kuasa oleh kaum berdasarkan ranji kaum Buntie Suku Melayu Lubuk Begalung pada 20 Agustus 2014.

Jalur hukum selanjutnya ditempuh oleh beberapa orang Ninik Mamak Kaum yang tanahnya terkena dampak dari Pembangunan Jalan Padang ByPass. Menurut Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 59/Pdt. G/2014/PN. PDG, penggugatnya berjumlah 15 orang yang berasal dari masyarakat yang tinggal di sepanjang jalan ByPass mulai dari Kuranji sampai Pisang Kelurahan Pauh. Nama-nama penggugatnya adalah Zakaria Abdullah, Zainal Mikudun Sati, Syamsul Bahri, H. Nasib Rajo Bujang, Zaimir, Zaini, Darwas, H. Abdul Rahman, Raffles Yohanes, Basyar St. Batuah alias Basyaruddin, Ismael, Zarkani, Adnadi Putra, Mardiana, dan Muslim gelar Rajo Basa. Tergugatnya adalah Presiden Republik Indonesia, Gubernur Sumatera Barat, dan Walikota Padang. Obyek sengketa adalah tanah yang terpakai dalam proses pembangunan Jalan ByPass (Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 59/Pdt. G/2014/PN. PDG tahun 2014).

Namun sejak pembangunan dilaksanakan sampai selesai, proyek Jalan Padang ByPass dikerjakan, kewajiban tergugat untuk mengembalikan/menyerahkan kembali sisa tanah penggugat 1 sampai 15 orang sebanyak 70 persen dalam bentuk sertifikat selalu dijanjikan akan diselesaikan, namun sampai saat ini tidak pernah tuntas. Bahkan akibat tindakan tergugat tersebut, berakibat timbulnya kerugian materiil dan imateriel bagi penggugat 1 sampai 15 orang atas tanah mereka yang terpakai untuk pembangunan Jalan Padang ByPass sebesar Rp.92.462.000.000. Untuk itu, penggugat mengambil langkah hukum untuk keadilan atas tanah mereka yang terpakai dalam proses pembangunan Jalan Padang ByPass (Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 59/Pdt. G/2014/PN. PDG tahun 2014).

Melalui keputusan Mahkamah Agung Republik Indonesia, tergugat dihukum untuk membayar ganti rugi uang secara tunai dan sekaligus kepada para penggugat sejumlah Rp.16.464.500.000 (Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 59/Pdt. G/2014/PN. PDG tahun 2014). Setelah keluarnya putusan Mahkamah Agung terkait persoalan tanah yang dihadapi, tergugat mengharapkan ganti rugi segera diselesaikan. Namun pada kenyataannya, ganti rugi tersebut tidak kunjung terlaksana dan membuat warga harus menunggu lagi.

Dengan jalur hukum yang ditempuh oleh para penggugat, didapatkan kepastian hukum atas hak mereka atas tanah yang telah terpakai dalam proses pembangunan Jalan ByPass. Hal ini diharapkan dapat mencegah konflik atau sengketa yang berkelanjutan, baik dari pihak masyarakat yang tanahnya terpakai maupun pihak pemerintah Kota Padang, sehingga proses pembangunan dapat berjalan lancar dan selesai sesuai target yang ditentukan.

SIMPULAN

Penelitian ini telah menyoroti upaya penyelesaian konflik antara masyarakat dan pemerintah terkait pembangunan jalan ByPass di KM 13 Kelurahan Sungai Sapiah. Meskipun upaya negosiasi dan mediasi telah dilakukan, namun tidak berhasil menyelesaikan permasalahan tersebut. Akhirnya, masyarakat sebagai pihak yang berkonflik memilih untuk menempuh jalur hukum dengan mengajukan kasus ke pengadilan. Dalam putusannya, Mahkamah Agung memutuskan bahwa Tergugat harus membayar ganti rugi uang secara tunai dan senilai Rp33 miliar untuk ganti rugi tanah yang terkena dampak pembangunan jalan ByPass jalur dua. Implikasinya adalah bahwa upaya penyelesaian konflik tidak selalu bisa diselesaikan dengan cara musyawarah dan kadang-kadang jalur hukum adalah satu-satunya cara untuk mencapai keadilan dalam suatu konflik. Oleh karena itu, penting bagi pemerintah untuk mempertimbangkan dengan matang dampak pembangunan infrastruktur terhadap masyarakat dan mengambil tindakan yang tepat untuk menyelesaikan konflik yang muncul.

REFERENSI

- By Pass Padang Membara. (2016, November 17). *PosMetro*.
- Efianto. (2004). *Perluasan Kota dan Konflik Tanah di Kota Padang: Studi Kasus Pembangunan Terminal Aie Pacah 1992-2002* (Skripsi). Universitas Andalas, Padang.
- Fatimah, T., & Andora, H. (2010). Pola Penyelesaian Sengketa Tanah Ulayat di Sumatera Barat (Sengketa antara Masyarakat dengan Investor). *Jurnal Ilmu Hukum*, 5(1), 11–28.
- Fitlayeni, R. (2015). Konflik Tanah Ulayat antara Kaum Caniago di Nagari Kasang dengan Badan Pertanahan Nasional Padang Pariman. *Jurnal Ilmu Sosial Mamangan*, 4(2), 151–157. <https://doi.org/10.22202/mamangan.v4i2.1310>
- Gubernur dan Wako Padang Tinjau Pembangunan Jalan ByPass. (1991, September 27). *Singgalang*.
- Handrina, E. (2020). Pembangunan Jalan Padang By Pass dan Dampak Sosial Ekonomi Bagi Masyarakat Sekitar. *JURNAL Public Administration, Business and Rural Development Planning*, 1(2), 56–66.
- Kuntowijoyo. (1995). *Metode Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Lounela, A., & Zakaria, R. Y. (2002). *Berebut Tanah: Beberapa Kajian Berperspektif Kampus dan Kampung*. Yogyakarta: Insist Press.
- Normansyah. (2004). *Pembangunan Jalan Padang By Pass dan Dampak Sosial-Ekonomi 1991-2003* (Skripsi). Universitas Andalas, Padang.
- Pramida, C. (2021). *Konflik Pembangunan Jalan Padang ByPass 2015-2018* (Skripsi). Universitas Andalas, Padang.
- Rajes, A. (2018, February 27). Ribuan Warga Padang Blokade Jalan Bypass karena Masalah Tanah. Retrieved March 28, 2023, from medcom.id website: <https://nusantara.medcom.id/sumatera/peristiwa-sumatera/dN6rYmRN-ribuan-warga-padang-blokade-jalan-bypass-karena-masalah-tanah>
- Rudito, B. (1991). *Dampak Sosial dari Pembangunan Jalan Padang ByPass*. Padang.
- Sjamsuddin, H. (2012). *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Ombak.
- Sumardjono, M. S. W., & Cahanas, P. (2005). *Kebijakan Pertanahan: Antara Regulasi dan Implementasi*. Jakarta: Penerbit Buku Kompas.

Sumbar, H. (2015, March 30). Pembangunan Jalan 4 Jalur Bypass Padang. Retrieved March 28, 2023, from [sumbarprov.go.id](https://www.sumbarprov.go.id) website: [https://www.sumbarprov.go.id/home/news/4438-pembangunan-jalan-4-jalur-bypass-padang-](https://www.sumbarprov.go.id/home/news/4438-pembangunan-jalan-4-jalur-bypass-padang)
Zainuddin, M. (2014). *Ranah Minang dan Lingkungan Hidup*. Yogyakarta: Ombak.