

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS

A. Gambaran Umum

1. Wilayah Desa Kebonharjo Kelurahan Tanjung Mas (Lokasi Penelitian)

Kelurahan Tanjung Mas merupakan salah satu kelurahan yang berada di wilayah Kecamatan Semarang Utara. Kondisi geografis Kelurahan Tanjung Mas berada pada ketinggian 0,5 m diatas permukaan laut dengan luas wilayah 323,738 ha, dengan jumlah Kepala Keluarga sebanyak 7.557 orang. Batas-batas wilayah sebagai berikut:¹

1. Sebelah Utara: Laut Jawa
2. Sebelah Selatan: Kelurahan Purwodinatan
3. Sebelah Timur: Kelurahan Kemijen
4. Sebelah Barat: Kelurahan Bandarharjo

Dari data demografis Kelurahan Tanjung Mas, jumlah penduduk terdiri dari 29.070 jiwa, yang terdiri dari 14.464 laki-laki, dan 14.606 perempuan.²

Untuk mengetahui secara rinci jumlah penduduk menurut usia, pendidikan, dan agama dapat diketahui melalui tabel berikut:

Tabel 1. Jumlah Penduduk Menurut Usia

¹ Laporan Evaluasi Kinerja Lurah Kelurahan Tanjung Mas Kecamatan Semarang Utara Kota Semarang Tahun 2018, hal. 20.

²*Ibid*, hal 20.

No.	Kelompok Usia	Jumlah
1	0-6 tahun	1.506 jiwa
2	7-12 tahun	1.820 jiwa
3	13-18 tahun	3.115 jiwa
4	19-24 tahun	1.865 jiwa
5	25-55 tahun	12.008 jiwa

Sumber: Monografi Kelurahan TanjungMas Tahun 2018

Tabel 2. Jumlah Penduduk Menurut Pendidikan

No.	Tingkat Pendidikan	Jumlah
1	Belum Sekolah	1.986 jiwa
2	Tidak Tamat Sekolah Dasar	1.752 jiwa
3	Tamat SD/Sederajat	6.357 jiwa
4	Tamat SLTP/Sederajat	9.936 jiwa
5	Tamat SLTA/Sederajat	12.572 jiwa
6	Tamat Akademi/Sederajat	233 jiwa
7	Tamat Perguruan Tinggi/Sederajat	85 jiwa
8	Buta Huruf	38 jiwa

Sumber: Monografi Kelurahan TanjungMas Tahun 2018

Dari tabel tersebut dapat dilihat bahwa tingkat pendidikan masyarakat masih cenderung rendah, karena sebagian besar tingkat pendidikan masyarakat dibawah SLTA, hal ini akan berdampak pada tingkat SDM yang dimiliki.

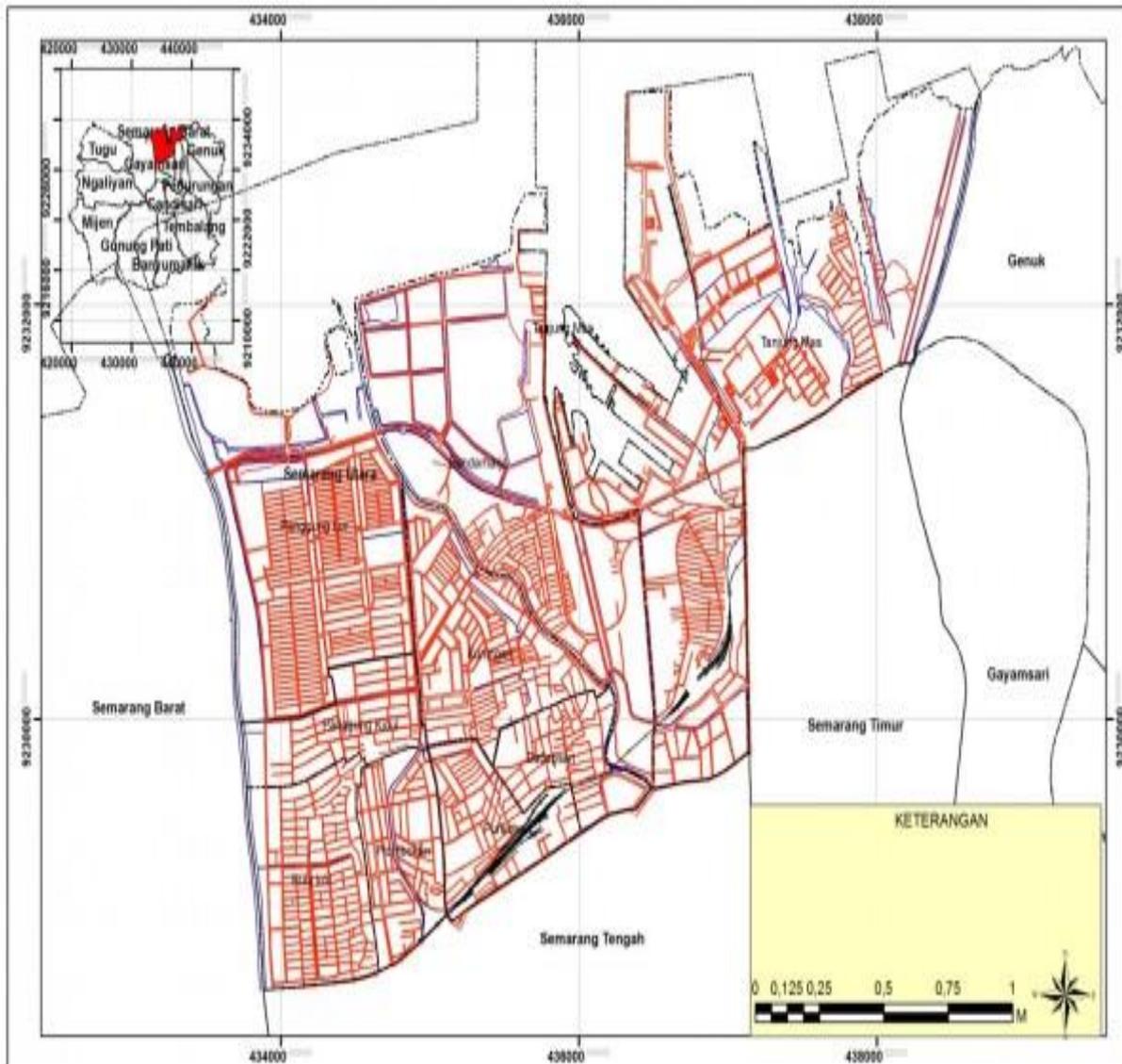
Tabel 3. Jumlah Penduduk Menurut Agama

No.	Agama	Jumlah
1	Islam	21.679 jiwa
2	Katholik	7.273 jiwa
3	Protestan	1.123 jiwa
4	Hindu	316 jiwa
5	Budha	147 jiwa
6	Konghucu	132 jiwa

Sumber: Monografi Kelurahan TanjungMas Tahun 2018

2. Peta Wilayah Desa Kebonharjo Kelurahan Tanjung Mas

Sumber: Monografi Kelurahan TanjungMas Tahun 2018



3. Status Tanah Sengketa

Sengketa berupa konflik hak kepemilikan tanah antara PT. KAI dan warga Kebonharjo Semarang mengakibatkan ketidakpastian hukum dalam kepemilikan tanah, dasar hukum PT. KAI atas tanah aset di Kebonharjo berupa Peta

grondkaart. Luas wilayah tanah Kelurahan Tanjung Mas kurang lebih 201.786,07 meter persegi dengan batas-batas sebagai berikut:

- b. Sebelah Barat: Jalan Empu Tantular.
- c. Sebelah Utara: Jalan Usman Janatin.
- d. Sebelah Timur: Jalan Ronggowarsito.
- e. Sebelah Selatan: Pagar/Tanggul pembatas antara kampung Kebonharjo dengan Emplasemen stasiun Tawang.

B. Penyelesaian Sengketa Hak Atas Tanah antara PT. KAI dan Warga Kebonharjo Semarang

1. Hasil Penelitian terhadap PT. KAI dalam Penyelesaian Sengketa Hak Atas Tanah

a. Dasar Hukum Kepemilikan Hak Atas Tanah yang dimiliki PT. KAI

Bahwa hak penguasaan/kepemilikan atas tanah yang dimiliki PT. KAI DAOP IV Kota Semarang didasarkan pada kepemilikan Peta *Grondkart*, dalam peta *Grondkaart* termuat data tanah yang dimiliki PT. KAI sejak jaman pemerintahan Kolonial Belanda, tertulis nama *Eigendom Verponding* ataupun *Recht Van Opstal*. Adapun data-data yang termasuk pada *Grondkaart* yaitu:

132 RVO Nomor 7 tercatat atas nama *Ned In Spoorweg Maatschappij*, berdasarkan akta nomor 242 tanggal 25 Juni 1897, dengan luas 10.300 meter persegi.

133 RVO Nomor 59 tercatat atas nama *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* berdasarkan akta nomor 87 tanggal 17 Maret 1903, dengan luas 7.440 meter persegi.

134 *Eigendom Verponding* Nomor 210 tercatat atas nama *Ned In Spoorweg Maatschappij* berdasarkan akta no 639 tanggal 23 Desember 1902 dengan luas 7.370 meter persegi.

- 135 *Eigendom Verpanding* Nomor 239 tercatat atas nama *Ned In Spoorweg Maatschappij* berdasarkan akta nomor 547 tanggal 17 Januari 1908, dengan luas 19.150 meter persegi.
- 136 *Eigendom Verpanding* Nomor 50 tercatat atas nama *Ned In Spoorweg Maatschappij* berdasarkan akta nomor 377 tanggal 15 Juli 1902, dengan luas 31.820 meter persegi.
- 137 *Eigendom Verpanding* Nomor 239 tercatat atas nama *Ned In Spoorweg Maatschappij* berdasarkan akta nomor 547 tanggal 17 Januari 1908, dengan luas 19.150 meter persegi.
- 138 *Eigendom Verpanding* Nomor 94 tercatat atas nama *Ned In Spoorweg Maatschappij* berdasarkan akta nomor 159 tanggal 14 Mei 1868, dengan luas 50.625 meter persegi.
- 139 *Eigendom Verpanding* Nomor 95 tercatat atas nama *Ned In Spoorweg Maatschappij* berdasarkan akta nomor 180 tanggal 9 Juli 1868, dengan luas 50.000 meter persegi.
- 140 *Eigendom Verpanding* Nomor 201 tercatat atas nama *Ned In Spoorweg Maatschappij* berdasarkan akta nomor 72 tanggal 1 Maret 1904, dengan luas 55.900 meter persegi.
- 141 *Eigendom Verpanding* Nomor 243 tercatat atas nama *Ned In Spoorweg Maatschappij* berdasarkan akta nomor 225 tanggal 8 Juli 1909, dengan luas 15.000 meter persegi.
- 142 *Eigendom Verpanding* Nomor 246 tercatat atas nama *Ned In Spoorweg Maatschappij* berdasarkan akta nomor 685 tanggal 15 September 1914, dengan luas 3.550 meter persegi.

- 143 *Eigendom Verpanding* Nomor 216 tercatat atas nama *Ned In Spoorweg Maatschappij* berdasarkan akta nomo 529 tanggal 14 Juli 1914, dengan luas 12.610 meter persegi.
- 144 *Eigendom Verpanding* Nomor 99 tercatat atas nama *Ned In Spoorweg Maatschappij* berdasarkan akta nomo 182 tanggal 9 Juni 1868, dengan luas 26.720 meter persegi.
- 145 *Eigendom Verpanding* Nomor 97 tercatat atas nama *Ned In Spoorweg Maatschappij* berdasarkan akta nomo 181 tanggal 9 Juni 1868, dengan luas 27.870 meter persegi.
- 146 *Eigendom Verpanding* Nomor 48 tercatat atas nama *De Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij*, berdasarkan akta nomor 626 tanggal 2 Desember 1902, dengan luas 28.777 meter persegi.
- 147 *Eigendom Verpanding* Nomor 37 tercatat atas nama *De Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij*, berdasarkan akta nomor 582 tanggal 8 Oktober 1912, dengan luas 11.570 meter persegi.
- 148 *Eigendom Verpanding* Nomor 49 tercatat atas nama *De Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij*, berdasarkan akta nomor 684 tanggal 15 September 1914, dengan luas 4.918 meter persegi.
- 149 *Eigendom Verpanding* Nomor 36 tercatat atas nama *NV. Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij*, berdasarkan akta nomor 686 tanggal 15 September 1914, dengan luas 4.720 meter persegi.

150 *Eigendom Verpanding* Nomor 69 tercatat atas nama *De Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij*, berdasarkan akta nomor 236 tanggal 28 Juni 1864, dengan luas 159.332 meter persegi.³

Dari data-data yang termasuk dalam *Grondkaart* yang sebagian besar kondisi tanah sekarang dikuasai masyarakat dan telah diterbitkan sertipikat hak milik atas nama warga pada awalnya merupakan bekas rawa yang tidak pernah dikelola atau dikuasai maupun dimanfaatkan secara langsung maupun tidak langsung oleh instansi manapun.

b. Kekuatan Hukum Grondkaart milik PT. Kereta Api Indonesia

(Persero)

Grondkaart merupakan bukti kepemilikan hak atas tanah yang dimiliki PT. KAI yang secara konkrit menjelaskan batas-batas tanah yang sudah diserahkan berdasarkan apa yang telah dimuat didalam *Staatsblad*. Status bidang tanah yang dijelaskan didalam *grondkaart* yaitu tanah milik negara, akan tetapi kualitasnya sudah menjadi tanah negara yang merupakan aset.⁴*Staatsblad* tidak pernah memberikan surat yang berisi tanda kepemilikan hak atas tanah. Tanah-tanah yang sudah diuraikan didalam *grondkaart* merupakan kekayaan negara, sehingga tidak dapat dialihkan kepada pihak lain sebelum mendapat izin dari Menteri Keuangan selaku Bendahara Umum Negara dan Pembina Umum Kekayaan Negara. *Grondkaart* berfungsi sebagai petunjuk guna menjelaskan bahwa tanah yang diuraikan dalam *grondkaart* itu merupakan kekayaan negara, aset SS. Sehingga, *grondkaart* fungsinya sama dengan surat tanda bukti hak bagi perorangan atau

³ Priyohadi, 2003, Tesis: “*Konflik Penguasaan Tanah Asset Perseroan Terbatas Kereta Api Indonesia (PT. KAI) (Studi Kasus Penggarap Tanah di Kebonharjo Kelurahan Tanjung Mas Semarang)*”, Semarang: UNDIP, Hal. 80.

⁴ PT. Kereta Api (Persero), *Op. cit.*, hal. 27

badan hukum swasta.⁵ Sejak berlakunya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA) tanggal 24 September 1960, tanah-tanah *grondkaart* itu merupakan hak *beheer* DKA. Berdasarkan Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 ditegaskan bahwa tanah-tanah yang dikuasai oleh instansi pemerintah dengan hak penguasaan sejak tanggal 24 September 1960 yang dikonversi menjadi Hak Pengelolaan dan Hak Pakai berlaku selama dipergunakan. Hak Pakai dan Hak Pengelolaan ini lahir setelah hak penguasaan atas tanah Negara didaftarkan ke Kantor Pendaftaran Tanah dan diterbitkan sertifikat Hak Pakai atau Hak Pengelolaan sebagai tanda bukti haknya.⁶

Seluruh Tanah aset milik PT. Kereta Api (Persero) pada kenyataannya dalam upaya penertiban aset sudah ada yang bersertipikat dan masih ada yang belum bersertipikat yang merupakan kekayaan negara yang bersifat terpisah dan harus tunduk kepada Undang-Undang Perbendaharaan Negara (ICW), Instruksi Presiden RI Nomor 9 Tahun 1970, Keputusan Presiden RI Nomor 16 Tahun 1994 dan peraturan perundangan lainnya mengenai kekayaan negara.⁷ Meskipun tanah aset PT. Kereta Api (Persero) belum bersertipikat atau masih berstatus tanah negara, akan tetapi tanah tersebut tidak dapat diberikan kepada pihak ketiga atau pihak lain kecuali ada izin dari Menteri Keuangan. Dalam ketentuan mengenai *grondkaart* yang dikonversi menjadi Hak Pakai atau Hak Pengelolaan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, PT. KAI berkewajiban untuk mendaftarkan tanah aset tersebut ke Badan Pertanahan Nasional untuk mendapatkan bukti kepemilikan hak atas tanah yang sah secara hukum berupa sertifikat tanah.

⁵*Ibid*, hal. 30

⁶Urip Santoso, 2012, Kewenangan Pemerintah Daerah Terhadap Hak Penguasaan Atas Tanah, *Jurnal Dinamika Hukum*, Vol. 12, hal. 191

⁷PT. Kereta Api (Persero), *Op.cit.*, hal. 34

Penyelenggaraan pendaftaran hak atas tanah dilaksanakan berdasarkan ketentuan UUPA dan Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah. Pendaftaran tanah berdasarkan UUPA penyelenggaraannya diatur oleh Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 1997 Tentang Pendaftaran Tanah, dinyatakan dalam Pasal 3 pendaftaran tanah bertujuan untuk:

- 1) Memberikan kepastian hukum dan perlindungan hukum kepada pemegang hak atas suatu bidang tanah, satuan rumah susun dan hak-hak lain yang terdaftar agar dengan mudah dapat membuktikan dirinya sebagai pemegang hak yang bersangkutan
- 2) Menyediakan informasi kepada pihak-pihak yang berkepentingan termasuk Pemerintah agar dengan mudah dapat memperoleh data yang diperlukan dalam mengadakan perbuatan hukum mengenai bidang-bidang tanah dan satuan-satuan rumah susun yang sudah terdaftar
- 3) Terselenggaranya tertib administrasi pertanahan.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian harus dilihat secara utuh. Selain hak penyelenggaraan perkeretaapian, ada juga kewajibannya. Kewajiban PT. KAI tercantum dalam pasal 46 ayat (1) yang secara tegas menyatakan:

Tanah yang terletak di ruang milik jalur kereta api dan ruang manfaat jalur kereta api disertifikatkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Tidak hanya satu pasal Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian mengingatkan bahwa aset kereta api harus bersertifikat. Pasal 86 secara jelas menantumkan: Tanah yang sudah dikuasai oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah atau Badan Usaha dalam rangka pembangunan prasarana perkeretaapian, disertifikatkan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan dibidang pertanahan.

Disertifikatkan sesuai dengan perundang-undangan di bidang pertanahan yang berlaku di Negara Kesatuan Republik Indonesia. *Grondkaart* pada dasarnya bukanlah suatu bukti kepemilikan hak atas tanah, namun hanya sebuah peta lokasi yang sudah ada sejak zaman Belanda, terdiri dari satu kesatuan warkah tanah yang berisi asal muasal tanah, batas-batas tanah, dan lain-lain, yang berfungsi sebagai petunjuk yang menjelaskan bahwa tanah yang diuraikan dalam *grondkaart* itu merupakan kekayaan negara. Sesuai aturan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria dan Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah dan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953 tentang Penguasaan Tanah Negara, maka sudah sejak Indonesia merdeka, Undang-Undang memerintahkan agar setiap hak-hak atas tanah yang diatur dalam peraturan perundang-undangan sebelum tahun 1960 atau yang ada sejak zaman kolonial harus didaftarkan ke Badan Pertanahan Nasional, baik data fisik maupun data yuridis.

Apabila akhirnya Kantor Pertanahan Kota Semarang menerbitkan Sertipikat Hak Milik kepada warga maka lahan rumah tinggal tersebut mempunyai alas hak yang kuat. Alasannya karena pada saat Badan Pertanahan Nasional melakukan proses penerbitan Hak Milik atas tanah tersebut, Badan Pertanahan Nasional tidak melihat bahwa tanah tersebut sedang dalam penguasaan PT. KAI, karena jika PT. KAI memenuhi kewajibannya melakukan pendaftaran atas tanah sesuai amanat Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953 itu pasti tercatat dibuku tanah Badan Pertanahan Nasional. Maka jika Badan Pertanahan Nasional menerbitkan sertifikat Hak Milik telah memenuhi persyaratan sesuai ketentuan yang berlaku kecuali dapat dibuktikan sebaliknya. Berdasarkan Putusan Nomor 227/Pdt.G/2016/PN.Smg.

Menurut pendapat ahli, *grondkaart* sampai sekarang masih berlaku dan dapat dilihat dari:

- a) Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1958 menyatakan: “Tanah *grondkaart* berada dalam penguasaan (*inbeheer*) DKA sekarang PT. KAI;
- b) Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor: SK.681/DJA/1986 tanggal 1 November 1986: “Bahwa tanah *grondkaart* berada dalam penguasaan (*inbeheer*) PJKK sekarang PT. KAI;
- c) Kesimpulan Rapat Kerja Badan Pertanahan Nasional Tahun 1991 dirumuskan: Tanah-tanah PERUMKA sekarang PT. KAI berasal dari aset Perusahaan Kereta Api Negara (SS) dan aset Perusahaan Kereta Api Swasta (VS) yang telah dinasionalisasi berdasarkan Undang-Undang Nomor 86 Tahun 1958 Jis. Peraturan Pemerintah Nomor 40 dan 41 Tahun 1959.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria dan Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah, maka sudah sejak Indonesia merdeka, Undang-Undang memerintahkan agar setiap hak-hak atas tanah yang diatur dalam peraturan perundang-undangan sebelum tahun 1960 atau yang ada sejak zaman kolonial harus didaftarkan ke Badan Pertanahan Nasional, baik data fisik maupun data yuridis. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian Pasal 86 secara jelas mencantumkan Tanah yang sudah dikuasai oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah atau Badan Usaha dalam rangka pembangunan prasarana perkeretaapian, disertifikatkan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan dibidang pertanahan.

c. Program Reaktivasi Jalur Kereta Api Semarang Tawang-Tanjung Mas Semarang

- 1) Pada tanggal 18 Maret 2015 PT. KAI mengirimkan surat kepada Walikota Semarang perihal pemberitahuan pelaksanaan mapping atau pendataan aset tanah di Kel. Tanjung Mas yang intinya Tim Penertiban Aset akan melakukan mapping atau pendataan aset tanah PT. KAI di lintas Semarang Tawang-Pelabuhan Tanjung Mas pada hari Senin 23 Maret 2015.
- 2) Pada tanggal 20 April 2015 diadakan forum audiensi di Komisi A DPRD Tk. II Kota Semarang, memutuskan diantaranya:
 - a) BPN tetap menyatakan sah atas sertipikat HM warga Kebonharjo Kel. Tanjung Mas.
 - b) DTK Semarang belum menerima DED dari PT. KAI atas rencana pembuatan rel baru.
 - c) Bagian Hukum Kota Semarang akan mengajukan permohonan pelepasan HPL atas diterbitkannya sertipikat HM warga yang berdiri di Kel. Tanjung Mas yang diklaim sebagai milik PT. KAI berdasarkan Grondkaart terhadap Menkeu.
 - d) PT. KAI diminta untuk mengadakan sosialisasi dengan itikad baik atas pembuatan rel baru bukan dengan cara arogansi seperti pada tanggal 23 Maret 2015 di Kel. Tanjung Mas.
 - e) Komisi A akan mengadakan rapat pleno kepada Pimpinan atas perubahan PERDA Nomor 14 Tahun 2011 yang merubah wilayah pemukiman di Kel.

Tanjung Mas menjadi wilayah transportasi (Pengembangan Terminal C/ atau Petikemas Pelabuhan Tanjung Mas).

- 3) PT. KAI pernah melakukan pertemuan dengan Walikota Semarang terkait program tersebut, dan oleh Walikota disarankan untuk tidak melalui Kampung Kebonharjo dalam mengaktifkan kembali Jalur Kereta Api menuju ke pelabuhan.
- 4) PT. KAI mengajukan pemblokiran atas tanah dimaksud (Kampung Kebonharjo, Kel. Tanjung Mas) dengan adanya surat tanggal 19 Mei 2015, nomor KA.302/VI/004/D.04-2015.

b. Kebijakan PT. KAI atas Tanah Aset yang dimiliki

Kebijakan oleh PT. KAI terhadap tanah aset yang dimiliki yaitu terbagi dua bentuk kebijakan, kebijakan pertama adalah rencana pemanfaatan tanah-tanah yang dikuasai tersebut untuk mempertahankan tanah tersebut sebagai lokasi kegiatan operasional perusahaan. Sedangkan kebijakan kedua yaitu menyewakan atau mengeluarkan tanah aset perusahaan dari kegiatan operasional. Kegiatan pendukung operasional tersebut lebih berorientasi untuk mendapatkan keuntungan yaitu dapat memberi nilai tambah tanah bagi pengembangan pemeliharaan di wilayah perusahaan. Kebijakan dan rencana kegiatan yang terakhir ini pada umumnya berupa perjanjian kerjasama dengan pihak instansi terkait setelah mendapat persetujuan dari Menhub dan Menkeu.⁸

Adapun alasan-alasan yang mendorong PT. KAI menggunakan kebijakan tersebut, antara lain pertama, rencana pemanfaatan tanah aset ditujukan untuk mendukung kegiatan ekonomi atau instansi yang berkaitan. Kedua, berusaha untuk

⁸Priyohadi, 2003, Tesis: “Konflik Penguasaan Tanah Aset Perseroan Terbatas Kereta Api Indonesia (PT. KAI) (Studi Kasus Penggarap Tanah di Kebonharjo Kelurahan Tanjung Mas Semarang)” (Semarang: UNDIP, 2003), Hal. 83.

memanfaatkan aset secara khusus untuk menciptakan kesejahteraan masyarakat, melalui dukungan kegiatan pembangunan maupun peningkatan pendapatan PT. KAI. Sejalan dengan kegiatan tersebut masing-masing wilayah yang sesuai dengan keterbatasannya telah mengadakan pengawasan yaitu pengawasan fisik dan administratif. Pengawasan fisik dilakukan dengan cara memasang tanda batas tanah yang dikuasai baik dalam bentuk pagar maupun patok disekitar lokasi sesuai Grondkaart. Namun pemasangan tanda batas tersebut dibagian lokasi perusahaan yang digarap masyarakat dirasa sulit dilaksanakan mengingat batas-batas tanah yang tidak jelas dan di atasnya telah berdiri bangunan tempat tinggal masyarakat semi permanen maupun permanen.

Pengawasan administratif dengan memohon kepastian hak baik melalui permohonan Hak Pakai maupun Hak Pengelolaan atas tanah yang mereka kuasai itu ke Kantor Pertanahan yang bersangkutan hingga akan mendapatkan kepastian hukum dari objek tersebut. Kebijakan PT. KAI untuk menyewakan sebagian dari asetnya pada masyarakat didasarkan pada pertimbangan ekonomis, juga karena perluasan penggunaan tersebut untuk kegiatan operasional sehari-hari belum ada pada saat itu, seperti perluasan gedung stasiun, pos pimpinan perjalanan kereta api, rumah sinyal, dll.

Adanya kebijakan PT. KAI untuk memberikan sewa terhadap tanah asetnya pada masyarakat terjadi disekita tahun 1969-1974, pada masa tersebut jangka waktu bervariasi antara 6 bulan sampai 12 bulan, pada umumnya sewa diberikan hanya pada tanah yang telah digunakan rumah tinggal, pada saat itu hanya dibuat perjanjian sebanyak kurang lebih 200 pada pengguna tanah atau penyewa dari jumlah warga yang telah mengokupasi atau menduduki sebanyak kurang lebih 2.500 Kepala Keluarga pada dekade tahun 1950-1974. Pada tahun 1975-1976

jumlah penyewa yang sudah diregistrasi dan sudah memiliki kontrak sewa tanah milik PT. KAI sebanyak 200 Kepala Keluarga (KK). Secara keseluruhan hingga tahun 1976 penyewa tanah milik PT. KAI di Kebonharjo yang telah melunasi uang sewa sebanyak 186 Kepala Keluarga (KK), hingga jumlah pengguna tanpa ijin PT. KAI terus meningkat hingga pada tahun 1999 secara keseluruhan terdata luas tanah milik PT. KAI yang telah diokupasi sebanyak kurang lebih 201,786,07 meter persegi dengan jumlah pengguna tanah warga Kebonharjo sebanyak 3.157 Kepala Keluarga, kondisi seperti ini disadari oleh PT. KAI akan perlunya penataan ulang dan registrasi ulang penyewa dengan menambah atau menyesuaikan uang sewa tersebut.

Kegiatan pendataan ulang telah dilakukan pada tahun 1988 dalam upaya penertiban para pengguna tanah oleh PT. KAI dengan membuat surat pernyataan, surat pernyataan diberikan kepada penyewa/pengguna tanah yang telah diklasifikasikan dalam tiga golongan penyewa. Perjanjian dan pernyataan tersebut sudah berjalan selama 4 (empat) tahun, pada tahun 1992 oleh PT. KAI akan dilakukan penyesuaian tarif, namun oleh masyarakat Kebonharjo Semarang ditolak karena menurut masyarakat terlalu mahal sehingga tidak terjadi ketidakcocokan.

2. Hasil Wawancara dengan Kepala Kantor Pertanahan Kota Semarang

Penelitian yang dilakukan terhadap Kepala Sub Seksi Penetapan Hak Tanah dan Pemberdayaan Hak Tanah Masyarakat dapat diketahui data-data sebagai berikut.

a. Status Tanah Semula

Tanah yang menjadi sengketa antara warga Kebonharjo Semarang dan PT. KAI merupakan tanah negara (sebagian) bekas RVE Nomor 69 atas nama Ned.Ind Spoorweg Maatschapij seluas 201.786meter persegi. Tanah tersebut terletak di

Kampung Kebonharjo Kelurahan Tanjung Mas, Kecamatan Semarang Utara, Kota Semarang.

b. Status Tanah Saat Ini

Kondisit tanah yang menjadi sengketa tersebut saat ini telah diterbitkan sertifikat tanah sejumlah 3.360 bidang tanah yaitu, HM nomor 01498 sampai dengan nomor 04857 Kelurahan Tanjung Mas, Kecamatan Semarang Utara, Kota Semarang.

c. Kronologis Masalah

- 1) Bahwa objek sengketa adalah sebidang tanah yang terletak di:
 - a) Kampung: Kebonharjo
 - b) Kelurahan: Tanjung Mas
 - c) Kecamatan: Semarang Utara
 - d) Kotamadya: Semarang
 - e) Provinsi: Jawa Tengah
 - f) Luas: 201.786 meter persegi
- 2) Kondisi awal, tanah tersebut berupa rawa dengan kedalaman rata-rata 1,5 meter dari permukaan laut.
- 3) Warga mendapatkan tempat tersebut dengan mengganti rugi kepada warga setempat sebagai pengelola.
- 4) Pada tahun 70-an rawa tersebut dijadikan sebagai tempat pemukiman dengan cara pengurugan, membangun jalan saluran sehingga menjadikan tempat pemukiman yang layak.
- 5) Pada tahun 1978, warga sudah mulai membayar pajak Ipeda dan PBB hingga saat ini.

- 6) Pada tahun 1982 dari Agraria mengadakan pemetaan.
- 7) Pada tahun 1982 mulai air pasang naik sehingga warga mulai dengan membangun kembali rumah, jalan-jalan serta fasilitas dengan beberapa kali kenaikan air pasang yang sampai dengan tahun 1999, rumah-rumah sudah tertanam kedalaman tanah sedalam 2 meter.
- 8) Mulai pada tahun 1988, Pemerintah Daerah membantu pengurusan jalan, saluran listrik, PDAM, dan jaringan telepon.
- 9) Bekas rawa tersebut tidak pernah dikelola atau dikuasai oleh instansi manapun, akan tetapi sudah dikelola warga masyarakat lebih dari 25 tahun sebagai tempat pemukiman di atas Tanah Negara dan terdiri atas 3.500 rumah dengan jumlah penduduk sebanyak 18.000 jiwa.⁹

d. Dasar-Dasar Penerbitan Sertipikat oleh Badan Pertanahan Nasional Kota Semarang

- 1) Surat permohonan warga kampung Kebonharjo, Kelurahan Tanjung Mas, Kecamatan Semarang Utara, Kota Semarang, tanggal 25 November 1999, Nomor 02/P3TK/XI/1999 perihal pensertipikatan tanah yang ditujukan kepada Ketua DPRD Tk. II Kotamadya Semarang.
- 2) Surat Walikota Semarang yang ditujukan kepada Menteri Keuangan tanggal 25 Mei 2000 Nomor 590/2273 perihal Permohonan Pelepasan Tanah PT. KAI (Persero) di Kelurahan Tanjung Mas, Kecamatan Semarang Utara, Kodya Semarang.
- 3) Surat Kepala Kantor Wilayah XI Departemen Perhubungan Provinsi Jawa Tengah yang ditujukan kepada Bapak Sekretaris Jenderal Departemen

⁹Hasil Wawancara dengan Bapak Aris Wibowo, S.ST sebagai Kepala Substansi Penetapan Hak Tanah dan Pemberdayaan Hak Tanah Masyarakat Badan Pertanahan Nasional Kota Semarang, pada hari Kamis, tanggal 6 Desember 2018 di Kantor Pertanahan Kota Semarang.

Perhubungan tanggal 29 Mei 2000 Nomor P.409/IKIN.2000 perihal penyelesaian masalah tanah di Kebonharjo Kelurahan Tanjung Mas, Kecamatan Semarang Utara, Kota Semarang.

- 4) Berita Acara Nomor JB306/V/05/DIV-2000 Nomor 590/2362 tanggal 30 Mei 2000 tentang Serah Terima Hak Atas Penggunaan Tanah Negara yang dikuasai oleh PT. KAI (Persero) Semarang di Kampung Kebonharjo, Kel. Tanjung Mas, Kec. Semarang Utara, Semarang yang ditandatangani Kepala DAOP IV Semarang selaku wakil dari PT. KAI dengan Walikota Semarang.
- 5) Surat Walikota Semarang yang ditujukan kepada Kepala Kantor Pertanahan Kota Semarang tanggal 26 Juni 2000 Nomor 594.3/2718 perihal persetujuan prinsip Walikota akan pensertipikatan tanah kampung Kebonharjo Kel. Tanjung Mas, Kec. Semarang Utara.
- 6) Surat Walikota Semarang yang ditujukan kepada Direksi PT. KAI (Persero) tanggal 11 Desember 2000 Nomor 590/6860 perihal Permohonan Pelepasan Aset Tanah PT. KAI (Persero) di Kel. Tanjung Mas, Kec. Semarang Utara, Kotamadya Semarang.
- 7) Surat Walikota Semarang yang ditujukan kepada Kepala Kantor Pertanahan Kota Semarang tanggal 25 Januari 2001 Nomor 594.3/203 perihal Pensertipikatan Tanah Kampung Kebonharjo Kel. Tanjung Mas, Kec. Semarang Utara, yang intinya memerintahkan kepada Kepala Kantor Pertanahan Kota Semarang untuk segera menerbitkan permohonan sertipikat tanah di Kebonharjo Kel. Tanjung Mas, Kec. Semarang Utara dan tanggungjawab hukum diambil alih oleh Pemerintah Kota Semarang.
- 8) Surat Walikota Semarang yang ditujukan kepada Bapak Menteri Dalam Negeri selaku Kepala Badan Pertanahan Nasional tanggal 7 Maret 2001 Nomor

594.3/444 perihal Pensertipikatan Tanah Wilayah Kebonharjo Kel. Tanjung Mas, Kecamatan Semarang Utara.

- 9) Surat Walikota Semarang yang ditujukan kepada Bapak Presiden RI tanggal 19 Maret 2001 Nomor 590/656 perihal Permohonan Ijin Kepada Bapak Presiden agar permohonan sertipikat masyarakat Kebonharjo Kel. Tanjung Mas, Kec. Semarang Utara atas tanah Negara ex. PT.KAI dapat segera diterbitkan sertipikatnya.
- 10) Surat Walikota Semarang yang ditujukan kepada Ibu Wakil Presiden RI tanggal 19 Juni 2001 Nomor 594.3/1869 Permohonan Ijin Kepada Ibu Wakil Presiden agar permohonan sertipikat masyarakat Kebonharjo Kel. Tanjung Mas, Kec. Semarang Utara atas tanah Negara ex. PT. KAI dapat segera diterbitkan sertipikatnya.
- 11) Surat Kepala Kantor Wilayah BPN Provinsi Jawa Tengah yang ditujukan kepada Bapak Wakil Kepala BPN tanggal 31 Mei 2001 Nomor 530/1121/33/2001 perihal permohonan ijin kepada Bapak Presiden agar permohonan sertipikat masyarakat Kebonharjo Kel. Tanjung Mas, Kec. Semarang Utara atas tanah Negara ex. PT. KAI dapat segera diterbitkan sertipikatnya.
- 12) Surat Kepala BPN yang ditujukan kepada Menteri Perhubungan RI dan Menteri Keuangan RI tertanggal 30 Januari 2001 Nomor 570.33-268, perihal permohonan pensertipikatan tanah Negara di Lingkungan PT. KAI (Perumka Kampung Kebonharjo Kel. Tanjung Mas, Kec. Semarang Utara, Kota Semarang).
- 13) *Recht Van Eigendom Verp. Np 69* tanggal 28 Juni 1864 a. n de *Ned. Ind. Spoorweg Maatschappij* dan dengan Surat Keputusan Menteri Agraria tanggal

19 Maret 1960 Nomor SK457/Ka sampai dengan No. 460/Ka Jo. UU No 1 Tahun 1958 (LN No. 2/1958) yang menyatakan bahwa RVE Verp. Nomor 69 telah menjadi Tanah Negara. Hal mana dicatat dalam protokol pada tanggal 6 Juli 1961.

14) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1958 tentang Penghapusan Tanah-tanah Partikelir juncto PP Nomor 18 tahun 1958 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Penghapusan tanah partikelir.

15) Keputusan Presiden Nomor 32 tahun 1979 tentang Pokok-Pokok Kebijaksanaan dalam rangka Pemberian Hak Baru atas Tanah asal Konversi hak-hak Barat juncto Peraturan Menteri Dalam Negeri nomor 3 tahun 1979 tentang Ketentuan mengenai Permohonan dan Pemberian Hak Baru Atas Tanah Asal Konversi Hak-Hak Barat.

16) Undang-Undang tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah, terutama pasal 11 bahwa Pertanahan termasuk dalam Bidang Pemerintah yang wajib dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah.

Pada tanggal 10 Oktober 2018 diadakan rapat di DPD RI yang pada intinya reaktivasi rel yang dilakukan PT. KAI harus menerapkan ketentuan-ketentuan yang ada didalam Peraturan Pemerintah Nomor 62 tahun 2018.¹⁰

e. Upaya-Upaya yang dilakukan BPN dalam Menyelesaikan Sengketa Tanah

1) Untuk menyelesaikan permohonan sertipikat warga masyarakat Kebonharjo tersebut telah diadakan beberapa kali rapat koordinasi antara PT. KAI Pusat Bandung dan DAOP IV Semarang dengan PEMDA Kota Semarang dan Instansi terkait, yang kemudian mendapatkan hasil yang dapat memenuhi keinginan

¹⁰Hasil Wawancara dengan Bapak Aris Wibowo, S.ST sebagai Kepala Substansi Penetapan Hak Tanah dan Pemberdayaan Hak Tanah Masyarakat Badan Pertanahan Nasional Kota Semarang, pada hari Kamis, tanggal 6 Desember 2018 di Kantor Pertanahan Kota Semarang.

warga masyarakat dan dituangkan dalam Berita Acara Nomor JB 306/V/05/DIV-2000 dan Nomor 590/2362 tanggal 30 Mei 2000 tentang Serah Terima Hak Atas Penggunaan Tanah Negara yang dikuasai oleh PT. KAI (Persero) Semarang di Kampung Kebonharjo Kel. Tanjung Mas, Kec. Semarang Utara, Kota Semarang. Dengan ditandatanganinya Berita Acara tersebut masyarakat telah menganggap bahwa permasalahan tanah sudah selesai, hanya saja tinggal menunggu proses penerbitan sertipikat tanah.

- 2) Akan tetapi setelah Berita Acara tersebut ditandatangani kemudian berkembang masalahnya, karena ada pendapat bahwa Berita Acara tersebut masih membutuhkan tindak lanjut yaitu berupa pelepasan dari Menteri Keuangan setelah ada usulan Direksi dan Komisaris PT. KAI.
- 3) Oleh sebab itu Walikota Semarang telah mengajukan permohonan persetujuan dan pelepasan aset kepada Menteri Keuangan RI melalui surat sebagai berikut:
 - a) Surat Walikota Semarang yang ditujukan kepada Menteri Keuangan tanggal 25 Mei 2000 Nomor 590/2273, yang kemudian dijawab oleh Menteri Keuangan melalui surat tanggal 21 Juni 2000 Nomor S.2484/A/2000 dan tanggal 27 Juli 2000 Nomor S-818/SJ/2000 yang isinya antara lain menginstruksikan agar PT. KAI menindaklanjuti permohonan pelepasan persetujuan aset dari Walikota Semarang.
 - b) Surat Walikota Semarang tanggal 01 November 2001 Nomor 590/5185 yang kemudian dijawab oleh Menteri Keuangan dengan suratnya tanggal 12 Januari 2001 Nomor S.23/SJ/2001, yang isinya antara lain agar PT. KAI menjelaskan serta mendapat persetujuan atas permohonan pelepasan dan persetujuan aset dari Walikota Semarang.

- 4) Adapun semua surat-surat tentang hal diatas yang ditujukan kepada PT. KAI dari instansi manapun, tidak pernah menjawab sampai saat ini, bahkan Walikota Semarang telah mengirim delegasi untuk menghadap langsung kepada Direksi PT. KAI guna minta penegasan dari PT. KAI atas kasus tersebut dan oleh PT. KAI pada waktu itu dijanjikan akan segera disampaikan tetapi tidak ada kenyataannya, akibat tidak ada ketegasan PT. KAI tersebut, Kantor Pertanahan yang selama ini sudah berusaha maksimal terkena imbasnya karena menurut anggapan masyarakat PT. KAI tidak pernah mempersoalkan pelepasan tanahnya melalui MOU yang ditandatangani Kepala DAOP IV PT. KAI dan Walikota Semarang juga telah memberikan persetujuannya sehingga Kantor Pertanahan dianggap yang mempersulit pensertipikatan tanahnya oleh sebab itu masyarakat memberi batas waktu sampai dengan awal Agustus 2001, agar Kantor Pertanahan Kota Semarang/Tim Ajudikasi Swadaya segera menyerahkan sertipikat tanah tersebut.
- 5) Berdasarkan data-data tersebut diatas Kantor Pertanahan telah diproses melalui Ajudikasi Swadaya sejumlah 3.360 bidang, sesuai SK Kepala BPN Nomor 196-XI-2000 tanggal 5 Juni 2000 tentang penunjukkan lokasi penyelenggaraan Pendaftaran Tanah Sistematis Pola Ajudikasi Swadaya di Provinsi Jawa Tengah, yang antara lain menetapkan menunjuk Kel. Tanjung Mas, kec. Semarang Utara, Kota Semarang sebagai lokasi penyelenggaraan Pendaftaran Tanah Sistematis Pola Ajudikasi Swadaya, setelah data teknis dan yuridis diumumkan secara massal ternyata tidak pernah ada sanggahan tertulis dari pihak manapun, maka sertipikat diproses dan atas persetujuan rapat MUSPIDA Kota Semarang tanggal 9 Juli 2001, maka sertipikat diserahkan pada masyarakat dihadiri MUSPIDA Kota Semarang dengan catatan apabila

dikemudian hari ada pihak yang merasa dirugikan maka MUSPIDA Kota Semarang mempersilahkan yang bersangkutan untuk menempuh upaya hukum di Pengadilan, hal tersebut terpaksa diputuskan untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan dan Forum penyelesaian di Pengadilan dianggap lebih terhormat daripada Pemerintah Kota Semarang melakukan Kontak Langsung dengan masyarakat Kebonharjo Semarang.

- 6) Pihak BPN berpendapat bahwa PT. KAI tidak bisa mensertipikatkan tanah tersebut karena tanah dalam keadaan dikuasai rakyat dalam kondisi penuh bangunan rumah, tempat tinggal, dan tempat ibadah serta sarana dan prasarana yang lainnya. Apabila PT. KAI membutuhkan tanah tersebut untuk pembangunan, bersertipikat atau tidak PT. KAI berkewajiban untuk membebaskannya dan sesuai dengan pernyataan tertulis dari masyarakat, bahwa mereka mau dan bersedia dibebaskan dan dibayar sesuai dengan NJOP yang berlaku saat dibebaskan, disamping itu jika saat dibebaskan sudah bersertipikat maka PT. KAI diuntungkan karena subjek dan objek yang dibebaskan bersifat jelas.¹¹

f. Tanggapan Badan Pertanahan Nasional Kota Semarang terhadap PT. KAI

- 1) Bagaimana sikap Kantor Pertanahan terhadap pemblokiran yang dilakukan oleh PT. KAI sesuai:
 - a) Surat tanggal 19 Juni 2015, Nomor KA.302/VI/004/DOP-2015 perihal permohonan tidak terbit sertipikat
 - b) Surat Kejaksaan Tinggi Jawa Tengah kepada Menteri Agraria/Kepala BPN tanggal 19 Juni 2003, Nomor B2271/O.3.6/Gtn.2/06/2003 perihal

¹¹Hasil Wawancara dengan Bapak Aris Wibowo, S.ST sebagai Kepala Substansi Penetapan Hak Tanah dan Pemberdayaan Hak Tanah Masyarakat Badan Pertanahan Nasional Kota Semarang, pada hari Kamis, tanggal 6 Desember 2018 di Kantor Pertanahan Kota Semarang.

pembatalan 3360 buah sertipikat HM No. 01498 sampai dengan 04857 tanah Kebonharjo Kel. Tanjung Mas, Kec. Semarang Utara, Kota Semarang.

- 2) Kantor Pertanahan kesulitan memenuhi surat dari PT. KAI tanggal 24 Juni 2015 Nomor KA.302/VI/005/D04-2015 perihal permohonan data warga yang telah terbit sertipikat, yang intinya meminta data terbitnya sertipikat beberapa warga yang akan terdampak penertiban reaktivasi jalur kereta api Semarang Tawang-Tanjung Mas sepanjang 2,9 km. Kurang lebih 130 Kepala Keluarga (hunian). Hal tersebut dikarenakan: Kantor Pertanahan memerlukan data koordinat Center Line (AS) rencana jalur reaktivasi KA Semarang Tawang-Tanjung Mas sepanjang 2,9 km. Koordinat tersebut diperoleh melalui pengukuran lapangan terhadap patok-patok yang telah terpasang di sepanjang jalur yang direncanakan namun sudah dikoordinasikan dengan PT. KAI belum direspon untuk turun ke lapangan, sedangkan apabila Kantor Pertanahan turun ke lapangan sendiri sangat beresiko.¹²

g. Proses Perkara Sengketa Hak Atas Tanah di Pengadilan

Bahwa atas tanah hak milik yang terkena jalur reaktivasi rel kereta api menjadi objek perkara di Tata Usaha Negara Semarang dengan nomor perkara 002/G/2017/PTUN.Smg yang terdiri dari 50 bidang hak atas tanah, dan nomor perkara 019/G/2017/PTUN.Smg yang terdiri dari 6 bidang hak atas tanah. Perkara tersebut telah berkekuatan hukum tetap sesuai putusan nomor 002/G/2017/PTUN.Smg tanggal 6 Juni 2017, jo. Nomor 162 /B/2017/PT.TUN.SBY tanggal 30 November 2017 jo. Nomor 176 K/TUN/2018 tanggal 9 April 2018 dan putusan nomor 019/G/2017/PTUN.Smg tanggal 15

¹²Hasil Wawancara dengan Bapak Aris Wibowo, S.ST sebagai Kepala Substansi Penetapan Hak Tanah dan Pemberdayaan Hak Tanah Masyarakat Badan Pertanahan Nasional Kota Semarang, pada hari Kamis, tanggal 6 Desember 2018 di Kantor Pertanahan Kota Semarang.

Agustus 2017, jo. Nomor 190/B/2017/PT.TUN.SBY tanggal 20 November 2017 yang inti amarnya menyatakan batal atau tidak sah sertipikat objek sengketa.

h. Kondisi Data Pertanahan

- 1) Berdasarkan surat Kejaksaan Tinggi Jawa Tengah kepada Menteri Agraria/Kepala BPN tanggal 19 Juni 2003, Nomor B.2271/O.3.6/Gtn/2/06/2003 perihal Pembatalan 3.360 buah sertipikat HM. Nomor 01498 sampai dengan 04857 tanah Kebonharjo Kel. Tanjung Mas, Kecamatan Semarang Utara, Kota Semarang. Untuk kehati-hatian maka bidang tanah yang dimaksud tersebut diblokir.
- 2) Namun kondisi Buku Tanah dalam keadaan bersih tanpa catatan.

2. Hasil Wawancara dengan Perwakilan Warga Kebonharjo Semarang

Penelitian yang dilakukan terhadap masyarakat Kebonharjo Semarang di Kelurahan Tanjung Mas dapat diketahui data-data sebagai berikut.

a. Luas Wilayah Tanah Sengketa

Luas wilayah di Kebonharjo terdiri dari 20,1 hektar namun tanah yang menjadi sengketa kepemilikan hak atas tanah dengan PT. KAI terkait reaktivasi rel dari Tawang ke Pelabuhan yaitu seluas 1,3 hektar. Adapun bangunan yang digusur diatas tanah tersebut yaitu 130 bangunan yang terdiri dari rumah maupun fasilitas umum. Sebelum terjadinya penggusuran bangunan yang dilakukan PT. KAI pada tanggal 19 Mei 2016, diadakan pertemuan antara warga Kebonharjo dengan Pihak Kepolisian Semarang pada tanggal 16 Mei 2016 yang menyatakan bahwa bangunan yang digusur hanya 7 rumah dimana sudah mendapat ganti rugi, namun pada kenyataannya penggusuran yang

dilakukan pada tanggal 19 Mei 2016 PT. KAI menggusur lebih dari 7 bangunan serta akan diadakannya ganti adil.¹³

b. Sejarah Terjadinya Sengketa Hak Atas Tanah antara PT. KAI dan Warga Kebonharjo Semarang

Sengketa Kebonharjo bermula dari kesepakatan bersama yang ditandatangani oleh Bapak Gubernur Ganjar Pranowo, Menteri Perhubungan, Direktur PT. KAI, dan Direktur PT. PELINDO. Kesepakatan yang dibuat pada tanggal 21 Mei 2014, PT. KAI akan melakukan reaktivasi rel dari Tawang menuju pelabuhan yang kemudian disetujui bersama pada perjanjian bersama 20 Februari 2015 bahwa PT. KAI akan melakukan reaktivasi rel. Isi dari kesepakatan perjanjian bersama pada pasal 2 mengatakan bahwa akan diadakannya reaktivasi rel, yang berarti dari Tawang menuju Pelabuhan akan mengaktifkan kembali rel lama yang telah lama tidak digunakan untuk digunakan kembali, tetapi kenyataan dilapangan berbeda dengan apa yang disepakati yang dikenal dengan istilah *shortcut*. Hal ini yang menyebabkan awal mula terjadinya konflik antara warga Kebonharjo dengan pihak PT. KAI.¹⁴

Pada tanggal 23 Maret 2015 PT. KAI mengadakan *mapping* atau pembagian luas wilayah milik warga seluas 30 meter. Kemudian, pasca upaya *mapping* yang dilakukan PT. KAI, warga mengadakan pertemuan untuk melakukan perlawanan terhadap rencana PT. KAI yang tidak sesuai dengan kesepakatan atau perjanjian bersama yang ditandatangani Gubernur. Sengketa hak atas tanah yang ada di wilayah Kebonharjo disebabkan karena tidak terpenuhinya kesepakatan antara PT. KAI dengan warga Kebonharjo Semarang dengan adanya surat yang dikeluarkan PT. KAI pada tanggal 18 Maret 2015 dengan tujuan reaktivasi rel namun pada kenyataannya untuk

¹³ Hasil Wawancara dengan Bapak Supardjo sebagai Ketua Forum RW Kebonharjo Semarang, pada hari Rabu, tanggal 28 November 2018 di Kelurahan Tanjung Mas Semarang.

¹⁴ Hasil Wawancara dengan Bapak Supardjo sebagai Ketua Forum RW Kebonharjo Semarang, pada hari Rabu, tanggal 28 November 2018 di Kelurahan Tanjung Mas Semarang.

menggusur tanah warga yang ada diwilayah Kebonharjo karena jika dilaksanakan rencana PT. KAI yaitu rencana *shortcut* atau jalan pintas, maka terdapat beberapa bangunan yang tergusur, antara lain 2 Mushola, 2 Masjid, 1 Sekolah Dasar, 1 Madrasah, Jalan Raya sepanjang kurang lebih 300 meter.

c. Upaya Hukum yang Dilakukan Warga Kebonharjo untuk Membuktikan Kepemilikan Tanah

Kepemilikan sertifikat tanah diwilayah Kebonharjo sejak tahun 2001 sebanyak 3.470 sertifikat. Proses kepemilikan tanah terkadang tidak sesuai dengan *das sollen* atau peraturan hukum yang seharusnya, adapun payung hukum yang digunakan Badan Pertanahan Nasional untuk mengeluarkan sertifikat tanah yaitu, antara lain:

- 1) Tanah negara yang berdasarkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Undang-Undang Pokok Agraria.
- 2) Adapun payung hukum lainnya yang digunakan Badan Pertanahan Nasional yaitu Keppres Nomor 32 Tahun 1979 bahwasanya Hak Barat habis pada tanggal 24 September 1980, Pasal 1 mengatakan bahwa Hak Barat sudah habis, sedangkan angka 5 mengatakan Hak Barat diprioritaskan untuk rakyat yang sudah memenuhi aturan, oleh karena itu sertifikat kepemilikan tanah diterbitkan untuk warga Kebonharjo.
- 3) Dasar kepemilikan tanah di Kebonharjo, Badan Pertanahan Nasional juga mengacu terhadap adanya penyerahan tanah oleh PT. KAI terhadap warga yang PT. KAI diwakili oleh Bapak Diding Sukaryat, dan warga diwakili oleh Bapak Haji Sukawi Sutarip.
- 4) Bahwasanya tanah di Kebonharjo berdasarkan pada Perda Nomor 1 Tahun 1999 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Semarang, lokasi tersebut merupakan wilayah pemukiman.

Berdasarkan dasar hukum yang dipegang oleh Badan Pertanahan Nasional Kota Semarang, maka Badan Pertanahan Nasional Kota Semarang mengeluarkan sertifikat kepemilikan tanah diwilayah Kebonharjo sebanyak 3.470 lembar sertipikat pada tahun 2001.¹⁵

d. Penerbitan dan Substansi Hak Atas Tanah

Upaya yang dilakukan pemerintah secara berkelanjutan, dan dilakukan secara teratur, meliputi pengumpulan, pengolahan, pembukuan, dan penyajian mengenai data fisik serta data yuridis, dalam bentuk peta dan daftar mengenai bidang-bidang tanah. Berdasarkan definisi pendaftaran tanah yang dimaksud pendaftaran ialah: pendaftaran tanah yang diadakan pemerintah, kegiatan pendaftaran yang dilakukan terus-menerus, berkelanjutan, dan teratur, kegiatan tanah adalah pengumpulan, pengolahan, pembukuan, dan penyajian serta pemeliharaan data.

Dasar hukum dalam pelaksanaan pendaftaran tanah yang digunakan yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 adalah sistem pendaftaran hak, bukan sistem pendaftaran akta. Dalam sistem pendaftaran hak tampak dengan adanya bukti akan kepemilikan tanah berupa dokumen yang memuat data fisik serta data yuridis yang disajikan dalam bentuk sertifikat, namun jika pendaftaran akta, maka yang didaftarkan akta bukan haknya, melainkan aktanya yang didaftarkan.¹⁶ Hapusnya hak milik atas tanah dapat disebabkan pencabutan hak atas tanah kemudian gak tersebut menjadi milik negara, hal tersebut disebabkan karena adanya kepentingan umum termasuk kepentingan bangsa dan negara serta kepentingan bersama dari rakyat (Pasal 18

¹⁵Hasil Wawancara dengan Bapak Supardjo sebagai Ketua Forum RW Kebonharjo Semarang, pada hari Rabu, tanggal 28 November 2018 di Kelurahan Tanjung Mas Semarang.

¹⁶ Urip Santoso, 2013, "Penyimpangan dalam Penerbitan Sertipikat Hak Atas Tanah", *Perspektif*, Vol. XVIII No. 2, Hal. 120.

UUPA), hak-hak tersebut dapat dicabut dengan memberikan ganti rugi yang layak menurut ketentuan undang-undang.¹⁷

e. Permasalahan di Masyarakat saat ini

Keresahan masyarakat terkait dengan Program Reaktivasi Jalur Kereta Api Semarang Tawang-Tanjung Mas, yaitu:

- 1) Penertiban asset oleh PT. KAI
- 2) Pemblokiran atas tanah tersebut diatas oleh PT. KAI sesuai surat tanggal 19 Juni 2015, nomor KA.302/VI/004/DOP-2015 perihal permohonan tidak terbit sertipikat.¹⁸

f. Metode Penyelesaian Sengketa

Dalam proses penyelesaian sengketa hak atas tanah warga Kebonharjo dan PT. KAI dan Badan Pertanahan Nasional hampir terjadi selama 4 tahun, upaya hukum oleh warga diawali dengan kasus eksekusi penggusuran tanah warga pada tanggal 19 Mei 2016 oleh PT. KAI yang mendapat perlawanan dari warga hingga akhirnya warga menggugat PT. KAI di Pengadilan Negeri Semarang sekaligus menggugat surat dari Gubernur tentang Pembentukan Tim Fasilitasi Reaktivasi Rel. Dikarenakan permasalahan yang berlarut-larut maka pihak yang menangani pelaksanaan bukan lagi PT. KAI namun diambilalih oleh Dirjen Kereta Api, Kementerian Perhubungan pada tanggal 17 Juli 2017. Dengan adanya pengambilalihan penanganan pelaksanaan oleh Dirjen Kereta Api dan Kementerian Perhubungan maka ada perubahan luas wilayah *mapping* yang dilakukan PT. KAI dimana sebelumnya luas *mapping* yaitu 30meter menjadi 6 meter.

¹⁷ Effendi Perangin, Hukum Agraria di Indonesia. PT. Raja Grafindo Persada. Hal. 38.

¹⁸ Hasil Wawancara dengan Bapak Supardjo sebagai Ketua Forum RW Kebonharjo Semarang, pada hari Rabu, tanggal 28 November 2018 di Kelurahan Tanjung Mas Semarang.

Adapun metode penyelesaian sengketa hak atas tanah tersebut yang dilakukan para pihak yaitu melalui jalur litigasi maupun non litigasi. Jalur litigasi pada akhirnya dimenangkan oleh pihak PT. KAI dimana pihak warga Kebonharjo dianggap kurang memenuhi pembuktian. strategi lain yang dilakukan warga di pengadilan untuk menyelesaikan sengketa tanah tersebut yaitu jalur non litigasi atau dengan cara mediasi dengan bantuan DPR dan DPD RI yang sudah memberikan bantuan berupa mempertemukan warga Kebonharjo dengan beberapa pihak di Jakarta, hingga pada akhirnya penyelesaian sengketa non litigasi tersebut sudah dirapatkan di Kantor Sekretaris Presiden di bulan Agustus 2018.

g. Hasil Proses Penyelesaian Sengketa

Proses penyelesaian sengketa hak atas tanah di wilayah Kebonharjo Semarang dilakukan menggunakan metode litigasi dan non litigasi, adapun hasil penyelesaian sengketa secara litigasi yang dilakukan para pihak yaitu melalui gugatan perkara perdata yang dilakukan oleh warga Kebonharjo setelah adanya penggusuran terhadap rumah mereka pada tanggal 19 Juli 2016 dengan nomor register perkara 227/Pdt.G/2016/PN.SMG dan 239/Pdt.G/2016/PN.SMG., dimana yang digugat pihak warga tersebut bukan permasalahan kepemilikan, melainkan perbuatan melawan hukum yang telah merusak rumah warga Kebonharjo, warga sekaligus melakukan gugatan terhadap surat yang dikeluarkan Gubernur Jawa Tengah Nomor 550/64 Tahun 2015 tentang pembentukan tim fasilitasi reaktivasi jalur kereta api. Hasil gugatan tersebut warga kalah dalam perkara gugatan surat Gubernur, sedangkan gugatan perkara perdata dengan nomor register 227/Pdt.G/2016/PN.SMG dan 239/Pdt.G/2016/PN.SMG masih berlanjut hingga tingkat kasasi di Mahkamah Agung. Sedangkan PT. KAI melakukan gugatan balik dengan nomor register perkara 019/G/2017/PTUN.SMG tentang pembatalan sertifikat lahan di Kebonharjo Semarang,

gugatan tersebut hingga saat ini masih berlanjut hingga tingkat kasasi di Mahkamah Agung.

Sedangkan untuk jalur non litigasi masih dilakukan mediasi dan rapat koordinasi di Kantor Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian terkait ganti layak kepada warga Kebonharjo, hingga saat ini warga masih menunggu surat dari Kemenhub kepada Kementerian Keuangan sebagai payung hukum ganti layak kepada warga, dan pemberian ganti rugi yang layak terhadap warga Kebonharjo.

C. Hambatan Penyelesaian Sengketa antara PT. KAI dan Warga Kebonharjo Semarang

Dari hasil penelitian terhadap narasumber, dalam proses penyelesaian sengketa hak atas tanah antara pihak yaitu PT. KAI dan warga Kebonharjo diketahui beberapa faktor-faktor penghambat antara lain:

1) Hambatan Hukum

Dalam proses penyelesaian sengketa hak atas tanah antara PT. KAI dan warga Kebonharjo Semarang terdapat hambatan dalam penerapan aturan hukum, adapun aturan hukum yang harus diterapkan PT. KAI pada saat melakukan reaktivasi rel kereta api yaitu menerapkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 tahun 2018 tentang penanganan dampak sosial kemasyarakatan dalam rangka penyediaan tanah untuk pembangunan nasional.

2) Hambatan Kelembagaan

a) Badan Pertanahan Nasional Kota Semarang kesulitan memenuhi surat dari PT.KAI tanggal 24 Juni 2015, Nomor KA.302/VI/005/D04-2015 perihal permohonan data warga yang telah terbit sertipikat, yang intinya meminta data terbitnya sertipikat beberapa warga yang akan terdampak penertiban reaktivasi jalur kereta api

Semarang Tawang-Tanjungmas sepanjang 2,9 km yang terdiri dari kurang lebih sebanyak 130 KK. Hal tersebut dikarenakan Badan Pertanahan Nasional Kota Semarang memerlukan data koordinta Center Line (AS) rencana jalur reaktivasi jalur kereta api Semarang Tawang-Tanjungmas sepanjang 2,9 km. Koordinat tersebut diperoleh melalui pengukuran lapangan terhadap patok-patok yang telah terpasang disepanjang jalur yang direncanakan namun sudah dikoordinasikan dengan PT. KAI belum direspon untuk turun ke lapangan, sedangkan apabila Badan Pertanahan Nasional Kota Semarang turun ke lapangan sendiri sangat berisiko.

- b) Alasan PT. KAI tetap mempertahankan hak atas tanah miliknya dan merasa berhak untuk melakukan pembongkaran bangunan warga di atas tanah tersebut yaitu berpendapat bahwa tanah tersebut adalah merupakan aset PT. KAI seperti tertuang dan dijelaskan dalam *Grondkaart* Nomor W 17286 Tahun 1962 Bekas EigendomVerponding Nomor 69. Tanah milik tersebut menurut PT. KAI hingga sekarang tidak pernahdilepaskan haknya kepada siapapun masih terdaftar sebagai aset/aktiva tetap PT. KAI. Berdasarkan surat Menteri Keuangan RI Cq Direktorat Jenderal Pembinaan BUMN Nomor: S-11 / MK. 16 /1994 tanggal 24 Januari 1995 kepada Menteri Agraria / Kepala BPN bahwa tanah-tanah yang diuraikandalam *Grondkaart* pada dasarnya merupakan kekayaan negara sebagai Aktiva Tetap milik PT. KAI.

3) Hambatan Masyarakat

Warga di Kebonharjo merasa keberatan dengan diadakannya penggusuran, warga menolak adanya penggusuran yang dilakukan oleh PT. KAI karena merasa dirugikan dengan adanya proyek pembongkaran beberapa rumah milik warga tanpa melalui eksekusi dari pengadilan. Warga juga keberatan karena eksekusi pembongkaran tidak sesuai dengan adanya perjanjian yang disepakati para pihak

sebelumnya. Warga Kebonharjo berpendapat bahwa tanah yang dikuasai sekarang bukan merupakan hak atas tanah milik PT. KAI dikarenakan PT. KAI tidak pernah mengurus aset yang telah dimiliki sehingga warga merasa memiliki hak atas tanah karena menganggap tanah yang didiami tersebut sudah digunakan selama bertahun-tahun dan tidak bermasalah. Bahkan warga Kebonharjo telah membayar Pajak Bumi dan Bangunan (PBB) atas tanah dan bangunan yang ditinggali dan beberapa tanah yang ditinggali warga Kebonharjo tersebut sudah mendapatkan bukti kepemilikan hak atas tanah berupa sertifikat yang diterbitkan oleh Badan Pertanahan Nasional Kota Semarang. Sedangkan, PT. KAI beranggapan bahwa tanah yang ditinggali oleh warga selama bertahun-tahun merupakan tanah aset milik PT. KAI dan harus dipertahankan dengan berdasar pada *grondkaart* yang merupakan peta tanah zaman Belanda. Alasan warga menolak pengusuran dan pembongkaran dengan alasan bahwa pelaksanaan pembongkaran tersebut tidak sesuai dengan kesepakatan yang dibuat antara PT. KAI dan warga Kebonharjosebelumnya, dan warga Kebonharjo telah mendiami rumah yang berdiri diatas tanah yang dikuasainya cukup lama, yang berlokasi diwilayah Kebonharjo. Tanah dan bangunan yang dikuasai dan ditempati oleh warga diperoleh secara turun temurun. Rumah milik warga tersebut, sebagian tanahnya sudah memiliki Sertipikat Hak Milik (SHM) dan ada yang belum bersertipikat. Berdasarkan sertifikat yang diterbitkan oleh Badan Pertanahan Nasional Kota Semarang warga Kebonharjo menganggap bahwa tanah yang ditempati selama ini bersifat sah secara hukum, maka dari itu PT. KAI harus melakukan ganti rugi apabila akan melakukan pengusuruan serta pembongkaran rumah milik warga.