



TINJAUAN HUKUM PENGUASAAN TANAH OLEH WARGA DI KECAMATAN TANJUNGSARI KABUPATEN SUMEDANG TERHADAP JALUR KERETA API NONAKTIF

Ulima Fhadiyah Ermahri

(Mahasiswa dari Program S1 Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran)

(E-mail: Ulimafhadiahermahri@gmail.com)

Betty Rubiati

(Meraih Sarjana Hukum (S.H) dari Universitas Padjadjaran (1985), Magister Hukum (M.H) dari Universitas Padjadjaran (2000)

(E-mail: Rubiatiibetty@yahoo.co.id)

Mulyani Djakaria

(Meraih Sarjana Hukum (S.H.) dari Universitas Padjadjaran (1985), Magister Hukum (M.H.) dari Universitas Padjadjaran (2003)

(E-mail: Mulyani.djakaria@yahoo.co.id)

Abstract

Development in the transportation sector raises various land problems. One of them is the problem of land tenure without rights that occurs on the non active railroad. This problem arises because the residents live on the land of the former railroad track that has been inactive for a long time, such as what happened in Tanjungsari District, Sumedang Regency. The plan to reactivate the Rancaekek-Tanjungsari railway line is the beginning of problems related to land tenure. This study aims to determine how the legal status of the railroad tracks non active in Tanjungsari District, Sumedang Regency and how to solve the land problems. The research method used is juridical normative, the research specification is descriptive analysis. The method used is normative juridical analytical descriptive research. Based on secondary data and data collection using literature studies and interviews. The data analysis method used in this research is qualitative juridical. Based on the results of this study, it can be concluded that the legal status of land controlled by residents is assets belonging to PT KAI, which is state land controlled by PT KAI on the basis of mastery in the form of grondkaart. The residents occupied the land without rights. Therefore, in an effort to resolve the land issue, deliberation / mediation is necessary to find the best solution by taking into account the interests of the related parties, or it can be resolved by public consultation.

Keywords: Land Tenure, Public Consultation, Reactivation.

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembangunan di Indonesia banyak direncanakan khususnya pada bidang transportasi, tujuannya tidak lain adalah untuk meningkatkan daya tarik warga dalam menggunakan transportasi umum, selain itu guna mempermudah akses antar daerah. Salah satunya adalah kereta api, yang mana cukup diperhitungkan karena selain harga terjangkau, keefisienan waktu dalam perjalanan pun menjadi daya tarik tersendiri bagi masyarakat umum. Dalam berbagai pembangunan tersebut terdapat satu bagian dalam kehidupan sehari-hari yang sulit dipisahkan, yaitu tanah. Tanah merupakan permukaan bumi atau lapisan bumi yang diatas



Volume 19, No.2, Oktober 2021.

sekali.¹ Kebutuhan manusia begitu beragam, tidak terkecuali tanah sebagai kebutuhan yang sangat mendasar dan berlaku mutlak, sebab menyangkut segala aktivitas seperti menjadi tempat tinggal karena manusia hidup di atas tanah (bermukim), hingga aktivitas yang dapat menghasilkan uang dan hal-hal lainnya. Itu menandakan bahwa manusia dalam melangsungkan hidupnya sebagai individu ataupun makhluk sosial bergantung pada tanah yang mana dapat dimanfaatkan segala yang berhubungan dengan sumber daya tanah. Tanah menjadi begitu penting, namun dapat menimbulkan banyak permasalahan agraria. Permasalahan tersebut muncul dikarenakan tanah merupakan objek yang dapat dimiliki serta diakui kepemilikannya, termasuk tanah sebagai aset.

Keberadaan tanah tidak terlepas dari fungsi sosial, tanah sebagai fungsi sosial diperuntukan bagi kemakmuran serta kesejahteraan rakyat sebagaimana secara konstitusional ditegaskan dalam Pasal 33 Ayat (3) Undang-Undang Dasar Tahun 1945, yang menyatakan bahwa bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Tanah dapat memberikan manfaat dalam berbagai aspek kepada masyarakat, sehingga dapat dikatakan sebagai fungsi sosial. Asas fungsi sosial hak atas tanah memberikan kewenangan kepada pemilik hak untuk mempergunakan kepemilikan atas tanah sesuai dengan batas-batas yang ditentukan oleh hukum, dan tetap memperhatikan kepentingan masyarakat.²

Tanah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (selanjutnya disebut UUPA) yang diterbitkan pada tanggal 24 September 1960, dengan berlakunya UUPA tersebut terjadi perubahan pada hukum agraria di Indonesia secara fundamental.³ Menjadi penting sesuatu tentang tanah, contohnya kepastian hukum. Pasal 1 Ayat (2) UUPA mengatur bahwa seluruh bumi, air dan ruang angkasa, termasuk

¹ Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama. 2008), 1433.

² Triana Rejekiningsih, "Asas Fungsi Sosial Hak Atas Tanah Pada Negara Hukum (Suatu Tinjauan Dari Teori, Yuridis dan Penerapannya di Indonesia)." *Jurnal Yustisia*, Vol. 5 No. 2 (Mei-Agustus 2016) : 307.

³ Boedi Harsono, *Hukum Agraria Indonesia Sejarah Pembentukan UUPA Isi dan Pelaksanaannya. Jilid I Hukum Tanah Nasional*. Cetakan Kesembilan.(Jakarta : Djambatan. 2003), 1



Volume 19, No.2, Oktober 2021.

kekayaan alam terkandung di dalamnya pada wilayah Republik Indonesia sebagai karunia Tuhan yang Maha Esa adalah kekayaan nasional. Pasal 2 Ayat (1) UUPA menjelaskan bahwa bumi, air dan ruang angkasa, termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara pada tingkatan tertingginya. Pasal tersebut memberi penjelasan bahwa negara sebagai organisasi kekuasaan rakyat memiliki beberapa wewenang, sebagaimana Pasal 2 Ayat (2) UUPA yang pada intinya diketahui bahwa dalam mengelola seluruh tanah bersama tidak mungkin dapat dilaksanakan seluruhnya oleh bangsa Indonesia sendiri, sehingga dalam penyelenggaraannya sebagai pemegang hak kekuasaan tertinggi dikuasakan kepada negara Indonesia sebagai organisasi kekuasaan seluruh rakyat. Hak-hak atas tanah tercipta karena terdapat penugasan pelaksanaan kewenangan bangsa yang mengandung unsur hukum publik yang pada hakikatnya mengandung unsur hukum publik.⁴ Salah satunya adalah Hak Pengelolaan, yang mana pada penjelasan umum UUPA Angka II Nomor 2 UUPA terdapat kata “pengelolaan”.⁵ Lebih lanjut Peraturan Menteri Negara Agraria/ Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 9 Tahun 1999 tentang Tata Cara Pemberian Dan Pembatalan Hak Atas Tanah Negara Dan Hak Pengelolaan, yaitu Pasal 1 Angka 3 menyatakan bahwa Hak Pengelolaan adalah hak menguasai dari negara yang kewenangan pelaksanaannya sebagian dilimpahkan kepada pemegangnya, pada hakikatnya hak pengelolaan merupakan bagian hak menguasai dari negara. Hak Pengelolaan dapat diberikan oleh Negara kepada beberapa pihak, salah satunya adalah PT Kereta Api Indonesia.:

Pada pembangunan moda transportasi kereta api, tentu tidak terpisahkan dengan keberadaan jalur kereta api. Pembangunan dapat dilakukan dengan membuat jalur baru, atau dengan menggunakan kembali jalur yang telah lama tidak aktif, apabila menggunakan jalur yang telah tidak aktif maka dapat dilakukan reaktivasi jalur kereta api. Dalam upaya reaktivasi kereta api kerap timbul permasalahan terkait tanah, hal tersebut karena perubahan kondisi pada saat dahulu ketika jalur kereta api masih aktif dengan kondisi saat ini. Penduduk

⁴ Urip Santoso, *Hukum Agraria Dan Hak-Hak Atas Tanah*. (Jakarta : Kencana. 2005), 77

⁵ *Ibid*, hlm. 158



yang semakin banyak di Indonesia menjadi salah satu faktor banyak tanah-tanah yang pada saat sebelum kemerdekaan bukan merupakan kawasan pemukiman saat ini berubah menjadi kawasan pemukiman, faktor lainnya adalah karena administrasi pertanahan di masa lalu yang tidak tertib serta kebijakan hukum berubah-ubah. Hal tersebut terbukti bahwa saat ini telah berdiri banyak bangunan rumah, salah satunya adalah pada jalur kereta api Rancaekek-Tanjungsari yang sudah tidak aktif sejak Tahun 1942 dan kini sepanjang jalur tersebut banyak berdiri bangunan rumah warga, yang pada akhirnya menimbulkan permasalahan tanah yaitu terkait ketimpangan struktur kepemilikan tanah. Itu terjadi karena warga yang menempati tanah tersebut tidak memiliki sertifikat tanah sebagai bukti kepemilikan. Apalagi ketika kondisi jejak jalur kereta api yang sudah tidak aktif tersebut banyak yang sudah hilang, seperti di wilayah Kecamatan Tanjungsari Kabupaten Sumedang.⁶

Pada jalur kereta api Rancaekek-Tanjungsari sedang ada rencana reaktivasi jalur kereta api yang dilakukan di Jawa Barat, yang termasuk dalam program unggulan Provinsi Jawa Barat yang tercantum dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN).⁷ Pada jalur tersebut terjadi penguasaan tanah tanpa hak oleh warga dengan pembayaran PBB oleh warga. Warga juga banyak yang tinggal sejak lama sampai saat ini diteruskan melalui keturunan. Permasalahan agraria yang timbul terkait penguasaan tanah berdampak pada munculnya ketidakpastian hukum bagi beberapa pihak, oleh karenanya telah terjadi penguasaan tanah oleh warga di Jalur kereta api Rancaekek-Tanjungsari yang akan direaktivasi. Mayoritas warga yang tinggal disana berprofesi sebagai pedagang dan warganya merupakan warga menengah ke bawah sedangkan sebagaimana dijelaskan UUPA bahwa fungsi dari tanah adalah untuk membangun masyarakat yang adil dan makmur.

⁶ Sukirman, Metrum. "Jalur Rancaekek-Tanjungsari : Sulitnya Mencari Jejak Rel yang Hilang." <https://metrum.co.id/jalur-rancaekek-tanjungsari-sulitnya-mencari-jejak-rel-yang-hilang/> diakses tanggal 15 September 2020.

⁷ Pikiran Rakyat, "Pemkab Dukung Rencana Pembangunan Jalur Kereta Api Bandung-Cirebon." <https://www.pikiran-rakyat.com/jawa-barat/pr-01317642/pemkab-dukung-rencana-pembangunan-jalur-kereta-api-bandung-cirebon>, diakses tanggal 25 Agustus 2020.



Sebelum adanya aturan yang mengatur tentang tanah yaitu dalam Peraturan Perundang-Undangan, setiap orang dapat dengan mudahnya memperoleh serta menguasai tanah yang kemudian menguasai secara turun temurun, namun saat ini orang yang memiliki tanah harus mempunyai alat bukti kepemilikan yang sah berupa sertifikat tanah untuk dapat dikatakan bahwa memang menjadi pemilik dari tanah tersebut. Semakin meningkatnya kebutuhan akan tanah maka akan semakin terbatasnya persediaan akan tanah, dan akan menimbulkan permasalahan tanah, sengketa pertanahan ataupun konflik-konflik pertanahan.

B. Perumusan Masalah

1. Bagaimanakah status hukum tanah pada jalur kereta api tidak aktif yang dikuasai oleh warga dihubungkan dengan Peraturan Perundang-Undangan terkait?
2. Bagaimanakah penyelesaian permasalahan tanah yang dikuasai oleh warga pada jalur kereta api tidak aktif?

C. Metode Penelitian

Metode Penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif, spesifikasi penelitian adalah deskriptif analisis. Data sekunder merupakan data yang digunakan dalam penulis, meliputi bahan Pustaka seperti buku, Peraturan Perundang-Undangan, karya ilmiah, artikel, serta dokumen lain yang sesuai dengan materi penelitian. Tahap penelitian yang digunakan adalah penelitian kepustakaan yang merupakan data sekunder meliputi bahan hukum primer, sekunder, dan tersier, dan melalui penelitian lapangan guna mendapatkan data primer. Teknik yang digunakan dalam pengumpulan data adalah studi kepustakaan dan wawancara. Dalam penelitian ini menggunakan metode analisis data berupa yuridis kualitatif.

II. PEMBAHASAN

A. Status Hukum Tanah Jalur Kereta Api Tidak Aktif yang Dikuasai oleh Warga dihubungkan dengan Peraturan Perundang-Undangan Terkait



Pengertian Agraria menurut A.P. Parlindungan dalam buku Urip Santoso memiliki ruang lingkup dalam arti sempit yaitu meliputi hak-hak atas tanah.⁸

Ketentuan hak-hak atas tanah diatur dalam Pasal 4 Ayat (1) UUPA berbunyi,

“Atas dasar hak menguasai dari negara atas tanah sebagai yang dimaksud dalam Pasal 2 ditentukan adanya macam-macam hak atas permukaan bumi, yaitu yang disebut sebagai tanah yang dapat diberikan kepada dan dipunyai oleh orang-orang, baik sendiri maupun bersama-sama dengan orang-orang lain serta badan-badan hukum.”

Warga negara Indonesia (WNI) sebagai perseorangan, atau warga negara asing (WNA) dengan sekelompok orang, dan badan hukum privat ataupun publik dapat diberikan Hak atas tanah. Hak atas tanah yang didapatkan memberikan wewenang bagi pemiliknya untuk menggunakan atau memberi izin pada pihak lain untuk mempergunakan tanahnya, sehingga dapat menciptakan penguasaan secara fisik dan secara yuridis.

Terdapat berbagai macam-macam hak atas tanah, seperti Hak Milik, Hak Guna Usaha, Hak Guna Bangunan, Hak Pakai yang diberikan oleh negara yang termasuk pada hak atas tanah Primer. Hak Guna Bangunan dan Hak Pakai, yang diberikan oleh pemilik tanah, Hak Gadai, Hak Usaha Bagi Hasil, Hak Sewa, Hak Menumpang dan hak-hak lainnya yang termasuk dalam Hak atas tanah sekunder. Selain itu terdapat Hak Pengelolaan, yang diatur lebih lanjut pada Pasal 1 Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1996 tentang Hak Guna Usaha, Hak Guna Bangunan, dan Hak Pakai Atas Tanah menjelaskan Hak Pengelolaan merupakan hak menguasai dari negara yang kewenangan pelaksanaannya dilimpahkan sebagian kepada pemegangnya.⁹ Hak Pengelolaan dapat terjadi karena adanya konversi Hak Penguasaan Tanah Negara yaitu :¹⁰

1. Hak Pakai yang merupakan hasil konversi terhadap tanah dalam pelaksanaan tugasnya masih digunakan oleh instansi yang menguasai tersebut.

⁸ Urip Santoso, *Op., Cit.*, hlm. 2

⁹ Boedi Harsono, *Op., Cit.* hlm. 264

¹⁰ Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 tentang Pelaksanaan Konversi Hak Penguasaan Atas Tanah Negara dan Ketentuan-Ketentuan Tentang Kebijakan Selanjutnya



Volume 19, No.2, Oktober 2021.

2. Hak Pengelolaan yang merupakan hasil konversi terhadap tanah yang diberikan kepada pihak lain yaitu pihak ketiga, selain dipergunakan untuk pelaksanaan tugasnya,

PT KAI memiliki Hak Pengelolaan yang diperoleh dari konversi karena merupakan salah satu bentuk perusahaan milik negara.¹¹ Adapun konversi adalah penyesuaian hak-hak atas tanah yang pernah tunduk pada sistem hukum lama yaitu hak-hak atas tanah berdasarkan hukum perdata barat dan tanah-tanah yang tunduk pada hukum adat guna dikategorikan sebagai sistem hak-hak atas tanah menurut ketentuan UUPA.¹²

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Pasal 36 menjelaskan bahwa jalur kereta api meliputi ruang manfaat jalur kereta api (Rumaja), Ruang milik jalur kereta api dan Ruang pengawasan jalur kereta api dengan batas lahan berbeda-beda sesuai fungsinya, dengan tujuan untuk pengamanan dan kelancaran operasi kereta api. Oleh karena itu penting dalam hal pembangunan atau reaktivasi jalur kereta api untuk mengelola dan menjaga jalur kereta api maupun tanah di sekitar jalur kereta api yang termasuk dalam ruang pemanfaatan, ruang milik dan ruang pengawasan jalur kereta api. Pada penguasaan tanah oleh Warga di Kecamatan Tanjungsari, Kabupaten Sumedang beberapa warga mendirikan bangunan rumah di sekitar jalur kereta api yang tidak aktif, tetapi ada juga beberapa yang tinggal pada bekas jalur kereta api pada zaman dahulu yang sudah tidak aktif tersebut.

Dalam lingkup perkeretaapian di Indonesia dikenal istilah perkeretaapian aktif dan tidak aktif. Perkeretaapian yang aktif adalah perkeretaapian yang apabila sarana dan prasarana kereta api masih digunakan dan dimanfaatkan sesuai tujuan penyelenggaraan perkeretaapian dan status pengawasannya dibawah kementerian perhubungan, sedangkan kereta api tidak aktif adalah jika sudah tidak digunakan seperti semula. Tanah PT KAI yang tidak digunakan seperti semula dapat digunakan namun selain digunakan oleh PT KAI juga digunakan

¹¹ Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum), kereta api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) yang merupakan salah satu bentuk perusahaan milik negara.

¹² A.P. Parlindungan, *Konversi Hak-Hak Atas Tanah*. (Bandung : Mandar Maju, 2008), 5.



Volume 19, No.2, Oktober 2021.

oleh pihak lain dengan diberikan Hak Pengelolaan. Tanah kereta api nonaktif seharusnya menjadi tanah negara, sebagaimana berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara.

Pada tanah PT KAI yang belum terdaftar atau tidak didaftarkan belum bisa dikategorikan sebagai barang milik negara, melainkan berstatus sebagai tanah negara yang berada dalam penguasaan atau badan yang semula memanfaatkannya. Dalam hal ini dasar penguasaan awal oleh instansi pengguna tanah negara, khususnya PT KAI dalam bentuk *Grondkaart* yang dijadikan sebagai alas hak apabila telah didaftarkan di kantor BPN setempat, sehingga bukti penguasaan aset PT KAI dalam bentuk *Grondkaart* adalah bukan bentuk hak atas tanah, namun hanya dapat dikategorikan sebagai alas hak bagi perusahaan untuk memanfaatkan tanah negara. Oleh karena itu, bukti penguasaan berupa *Grondkaart* adalah bukti secara yuridis yang mana pada tahap selanjutnya harus dilakukan pendaftaran yang sesuai dengan peraturan sebagaimana tercantum dalam Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah. Pasal 32 Ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah menyatakan bahwa,

“Sertipikat merupakan surat tanda bukti hak yang berlaku sebagai alat pembuktian yang kuat mengenai data fisik dan data yuridis yang termuat di dalamnya, sepanjang data fisik dan data yuridis tersebut sesuai dengan data yang ada dalam surat ukur dan buku tanah hak yang bersangkutan.”

Tanah jalur kereta api tidak aktif yang merupakan tanah aset PT KAI yang didasari atas *Grondkaart*. *Grondkaart* merupakan bukti yang dimiliki PT KAI guna melakukan pengambilalihan ulang aset-aset warisan perusahaan kereta api zaman Belanda berupa tanah dan bangunan.¹³ Tanah aset yang berasal dari SS dan VS merupakan tanah aset dari Belanda, yang berarti bahwa SS mempunyai *beheer* atas tanah *Grondkaart*.¹⁴ *Grondkaart* adalah hasil dari pengukuran dan

¹³ Hernawan Santosa Suharno, Ariy Khaerudin. "Analisis Hukum Grondkaart sebagai bukti penguasaan tanah perkeretaapian Indonesia." *Jurnal Fakultas Hukum Universitas Islam Batik Surakarta* : 26.

¹⁴ Ana Silvianna, "Grondkaart; Problematika Hukum dan Penyelesaiannya. (Analisis Kasus antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT Pura Barutama Kudus Jawa Tengah)", *Jurnal Development & Justice Review*, Vol. 3, No. 1 (Mei, 2020): 75, diakses tanggal 21 November 2021, doi: 10.14710/ldjr.v3i1.7871



Volume 19, No.2, Oktober 2021.

pemetaan tanah untuk keperluan aset perusahaan kereta api negara sejak tanggal 18 Agustus 1945 yang secara otomatis saat itu menjadi aset DKA (Djawatan Kereta Api), saat ini menjadi PT KAI (Persero). Boedi Harsono menyatakan bahwa tanah yang dikuasai oleh Instansi-Instansi Pemerintah termasuk golongan tanah hak, meskipun belum bersertifikat. *Grondkaart* bagi SS memiliki fungsi yang sama dengan surat tanda bukti hak bagi perorangan atau badan hukum swasta.¹⁵ *Grondkaart* mempunyai kekuatan yang mengikat untuk menjadi bukti penguasaan atas tanah pekeretaapian, dalam hal ini telah memenuhi unsur-unsur sebagai akta otentik, yaitu berupa tulisan yang menjelaskan batas tanah konkret, yang mana kepala kantor kadastare sebagai pejabat yang berwenang membuat dan menandatangani. Kepala kantor kadaster pada saat ini dapat diartikan sebagai kepala badan pertanahan.¹⁶ Berdasarkan Surat Menteri Keuangan / Dirjen Pembinaan BUMN Kepada Menteri Negara Agraria / Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor S-11/MK.16/1994 tanggal 24 Januari 1995 *Grondkaart* dapat dijadikan sebagai bukti penguasaan atas tanah perkeretaapian, tetapi harus dibuat sertifikat hak atas tanah guna memperkuat status hak atas tanah.¹⁷ Surat Kementerian Keuangan membuat *Grondkaart* sebagai bukti penguasaan atas tanah perkeretaapian menjadi jelas dan pasti. UUPA mengatur pendaftaran tanah dengan tujuan untuk memberikan jaminan kepastian hukum. Pendaftaran tanah menjadi kewajiban pemerintah maupun pemegang hak atas tanah, yang mana ketentuan mengenai pendaftaran tanah diatur dalam Pasal 19 UUPA, dan lebih lanjut diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah. Sebagaimana terdapat didalam *Grondkaart* tersebut sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah supaya tanah memiliki alas hak atas tanah berupa sertifikat hak atas tanah, yang harus segera diperkuat kedudukannya dengan mendaftarkan tanah..¹⁸

¹⁵ Dhudy Hario Wintoko, "Peralihan Hak atas Tanah Milik Negara PT. Kereta Api Indonesia (KAI) ditinjau dari Perspektif Hukum Perdata." *Jurnal Program Studi S1 Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Tidar*, Vol. 2. No. 2 (2019), 218.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ *Ibid.*, hlm. 28

¹⁸ Boedi Harsono, *Op.,Cit.* hlm. 72.



Pada dasarnya tanah dan bangunan PT KAI harus dijaga secara fisik ataupun segi yuridisnya. Pada penjagaan di segi fisik adalah mengenai pengelolaan atas tanah aset PT KAI berkaitan dengan pemeliharannya sebagai bentuk tanah ada pada penguasaan PT. KAI. Adapun pada segi yuridis ialah terjamin kepastian hukumnya, yaitu subjek maupun objeknya. Pemasangan patok PT KAI merupakan salah satu upaya penjagaan aset perusahaan termasuk di Kecamatan Tanjungsari Kabupaten Sumedang, karena patok PT KAI di daerah tersebut sudah banyak hilang. Berkaitan dengan fakta bahwa secara keseluruhan banyak aset tanah PT KAI yang sudah tidak difungsikan secara optimal, salah satunya adalah di Jalan Staat Spoors, Kecamatan Tanjungsari, Kabupaten Sumedang.¹⁹

Penguasaan tanah oleh warga tanpa memiliki kewenangan sebagai pemegang hak merupakan salah satu permasalahan yang kerap kali timbul. Hambatan terbesar dari pelaksanaan reaktivasi jalur kereta api Rancaekek-Tanjungsari di wilayah Kecamatan Tanjungsari Kabupaten Sumedang adalah karena jalur kereta api terdahulu tersebut sudah dipenuhi oleh pemukiman warga. Warga telah tinggal selama berpuluh-puluh tahun tanpa memiliki sertifikat tanah. Dalam penguasaan tanah di wilayah Kecamatan Tanjungsari tersebut warga mengetahui terkait status kepemilikan yang bukan milik warga, sehingga terjadi penguasaan fisik. Adapun warga di sekitar jalur kereta api tidak aktif ada yang membayar Pajak Bumi dan Bangunan, namun hal itu bukan merupakan bukti kepemilikan. Bukan berarti warga yang menyatakan bahwa telah membayar PBB memiliki kekuatan hukum sebagai pemilik dari tanah tersebut. Slip pembayaran PBB bukan merupakan bukti kepemilikan tanah, tetapi sebagai bukti pembayaran pajak. Pembayaran tersebut menandakan bahwa warga yang membayar telah memanfaatkan tanahnya.

Grondkaart dan sertifikat memiliki bentuk yang sama berupa ketetapan (*beschikking*) tetapi kedudukan *Grondkaart* tidak dapat disamakan dengan

¹⁹ Reni Susanti, Kompas, "Penjelasan PT KAI Soal Pemasangan Patok yang meresahkan warga Sumedang." <https://bandung.kompas.com/read/2019/12/6/19412561/penjelasan-pt-kai-soal-pemasangan-patok-yang-meresahkan-warga-sumedang>, diakses tanggal 15 September 2020.



Volume 19, No.2, Oktober 2021.

sertifikat hak atas tanah yang berlaku saat ini. Terhadap *Grondkaart* dari bekas jalur kereta api Rancaekek-Tanjungsari untuk wilayah Tanjungsari belum dilakukan sertifikasi, namun meskipun begitu PT KAI tetap memiliki dasar hukum secara *de jure* terhadap tanah tersebut. Penjelasan dari salah satu warga di Desa Jatisari, Kecamatan Tanjungsari Kabupaten Sumedang menyatakan bahwa meskipun tidak memiliki sertifikat tanah, tetapi ikut membayar Pajak Bumi dan Bangunan. Dari penjelasan tersebut diketahui bahwa PBB bukan merupakan bukti kepemilikan yang sah, PBB diperuntukan sebagai pembayaran dari pemanfaatan tanah.

Penjelasan dari Pak Yayan, selaku bagian pengadaan tanah Badan Pertanahan Nasional Kabupaten Sumedang menjelaskan bahwa “Terhadap warga yang membayar PBB, PBB bukan merupakan surat tanda bukti kepemilikan tanah, melainkan bukti telah membayar pajak.” Pak Yayan memberikan penjelasan terkait tanah bekas jalur kereta api yang berada di wilayah Kecamatan Tanjungsari Kabupaten Sumedang menurutnya bahwa,²⁰

“Dasar hukum dilakukannya reaktivasi kembali Jalur Kereta Api Rancaekek-Tanjungsari tersebut didasarkan atas *Grondkaart*, namun hingga saat ini sertifikat tanah atas PT KAI tersebut belum ada sehingga hanya memiliki *Grondkaart* yang belum dilakukan sertifikasi.”

Dari penjelasan tersebut berarti terhadap tanah yang dikuasai oleh warga pada jalur kereta api yang sudah tidak aktif status tanahnya merupakan aset PT KAI yang dasar penguasaannya adalah *Grondkaart*, sebagai peta yang memiliki ciri-ciri seperti sertifikat. *Grondkaart* itu memberikan kewenangan kepada pihak PT KAI untuk memanfaatkan tanah negara, namun dalam perkembangannya setelah terdapat aturan yang mengatur terkait jaminan kepastian hukum, yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah apa yang menjadi dasar penguasaan dari PT KAI harus didaftarkan ke Kantor Badan Pertanahan setempat yaitu di wilayah dimana tanah berada. Pendaftaran tersebut bertujuan agar pihak PT KAI mempunyai alas hak atas tanah berupa sertifikat hak atas tanah, yang harus segera diperkuat kedudukannya dengan mendaftarkan

²⁰ Hasil Wawancara dengan Pak Yayan, pada tanggal 1 Desember 2020, pukul 10:15 WIB.



Volume 19, No.2, Oktober 2021.

tanah. Dengan demikian, terjadi penguasaan tanah tanpa hak oleh warga sebagaimana dalam Pasal 1 Ayat (3) Undang-Undang 51 Prp Tahun 1960 tentang Pemakaian Tanah Tanpa Izin yang Berhak atau Kuasanya adalah menduduki, mengerjakan dan/atau mengenai sebidang tanah atau mempunyai tanaman dan bangunan di atasnya, dengan tidak dipersoalkan apakah bangunan tersebut digunakan sendiri atau tidak.

Sejarah dari keberadaan jalur kereta api di Kecamatan Tanjungsari Kabupaten Sumedang dimulai dengan pengukuran lahan lajur kereta api rute Rancaekek-Sumedang sudah dilaksanakan sejak Tahun 1914, dan pembangunannya dimulai pada Tahun 1917 yang mana arah yang diusulkan oleh militer meliputi Rancaekek-Jatinangor-Tanjungsari-Citali. Pada saat proses pelaksanaan sedang berlangsung antara SS dan pihak militer ada kesepakatan untuk memperpanjang lajur sampai ke Sumedang kota, yang mana panjang jalur mencapai 18 km, alasannya adalah karena alasan pertahanan dan ekonomi.²¹ Hasil-hasil pertanian dari Sumedang diharapkan dapat diangkut ke jalur utama, yaitu Priangan-Cilacap. Pertumbuhan kota Sumedang cenderung tertinggal setelah dibukanya lajur kereta api Priangan-Cilacap, karena kota Sumedang tidak terlewati oleh lajur kereta api, sedangkan beberapa daerah di Priangan terlewati jalur kereta api.²²

Pada akhirnya pembangunan jalur kereta api Rancaekek-Sumedang hanya dapat berjalan hingga Tanjungsari. dengan Panjang jalur 11,5 km, pembangunan tersebut digunakan untuk keperluan angkutan umum juga. Lajur tersebut dapat diselesaikan pada Tahun 1921 dan mulai dieksploitasi pada tanggal 13 Februari 1921.²³ Pada saat pemerintah Belanda sedang berupaya melakukan penataan kembali perkeretaapian, terjadi penyerangan yang dilakukan oleh tentara Jepang, sehingga Belanda harus mengalami kekalahan pada 8 Maret 1942 di Subang. Pada akhirnya Pemerintah Belanda harus menyerah kepada Jepang dan tentara

²¹ Agus Mulyana, *Sejarah Kereta Api di Priangan*. (Yogyakarta : Penerbit Ombak, 2017), 185.

²² *Ibid.*

²³ *Ibid.*, hlm. 186



Volume 19, No.2, Oktober 2021.

pendudukan Jepang pun melakukan penutupan jalur-jalur kereta api yang telah ada.²⁴

Oleh karena itu dapat diketahui bahwa jalur-jalur kereta api yang sudah ada sejak masa pemerintahan hindia Belanda Ketika Indonesia merdeka dikonversi menjadi tanah negara yang termasuk dalam kekayaan nasional yang penguasaannya diberikan kepada subjek hukum tertentu diantaranya adalah instansi pemerintahan dan Badan Usaha Milik Negara (BUMN). PT KAI memiliki kewenangan untuk memanfaatkan tanah negara tersebut yang bersumber dari konversi, tetapi dalam perkembangannya diperlukan sertifikat guna memperkuat status kepemilikan sebagai jaminan kepastian hukum tanah. PT KAI memiliki dasar penguasaan melalui *Grondkaart* namun harus mendaftarkan tanah aset yang dimaksud ke Badan Pertanahan Nasional tempat dimana tanah tersebut berada, serta memelihara tanah secara fisik agar dapat dimanfaatkan sesuai dengan haknya dan bermanfaat bagi masyarakat.

B. Penyelesaian Permasalahan Penguasaan Tanah Oleh Warga pada Jalur Kereta Api yang Tidak Aktif

Penguasaan dapat diartikan secara fisik atau yuridis serta beraspek privat dan publik. Dalam arti yuridis berarti penguasaan dilandasi hak dan dilindungi oleh hukum dan umumnya memberikan kewenangan untuk menguasai secara fisik tanah yang dihaki tersebut kepada pemegang hak, contohnya mempergunakan atau mengambil manfaat dari tanah yang dihaki oleh pemilik tanah dengan tidak diserahkan kepada pihak lain.²⁵ Penguasaan dalam arti secara fisik adalah bentuk penguasaan dengan menguasai suatu benda secara langsung, dengan tanpa dasar hak yang oleh hukum diberikan perlindungan. Penguasaan secara fisik tersebut ada yang dilakukan berdasarkan izin dari pemegang hak, dan adapula yang tanpa seizin dari pemegang hak.²⁶ Dalam penguasaan tanah secara sah terdapat hak yang dimiliki oleh pemiliknya, dalam bukunya Boedi Harsono

²⁴ Lasmiyati, "Transportasi Kereta Api Abad ke-19 (Bogor-Sukabumi-Bandung)." *Jurnal Patanjala*. Vol. 9 No. 2 (Juni, 2017) : 208, diakses tanggal 21 November 2020, doi: 10.30959/patanjala.v9i2.21

²⁵ Urip Santoso, *Op.Cit.* hlm. 73

²⁶ *Ibid.*



Volume 19, No.2, Oktober 2021.

berpandangan terkait hak penguasaan atas tanah adalah terdiri dari serangkaian wewenang, kewajiban dan/atau larangan pemegang haknya guna berbuat sesuatu tentang tanah yang dihaki.²⁷ Adapun penguasaan atas tanah yang disebutkan dalam Pasal 33 Ayat (3) UUD 1945 dan Pasal 2 UUPA merupakan Penguasaan yuridis beraspek publik. Pengertian dari "penguasaan" dan "menguasai" bukan dalam artian negara sebagai yang memiliki, tetapi negara diberikan kewenangan untuk mengatur terkait hubungan atas tanah agar mencapai kemakmuran rakyat sebagaimana yang dimaksud penguasaan dalam aspek publik yang tercantum pada Pasal 2 Ayat (3) UUPA.

Pemegang Hak Pengelolaan memiliki kewajiban guna melakukan pendaftaran ke Kantor Badan Pertanahan Nasional (BPN) di daerah tempat tanah yang bersangkutan berada, sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya. Dalam hal pendaftaran tersebut dipergunakan untuk mendapatkan tanda bukti berupa sertifikat, meskipun *Grondkaart* dapat dijadikan sebagai bukti penguasaan, tetapi tetap harus diperkuat dengan dilakukannya pendaftaran tanah.

Sengketa tanah terjadi karena salah satu pihak baik orang atau badan hukum melakukan pengaduan yang terdiri dari keberatan-keberatan dan tuntutan hak atas tanah, terkait status tanah, prioritas ataupun kepemilikannya dengan harapan terciptanya penyesuaian secara administrasi yang sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.²⁸ Indonesia sedang banyak melakukan pembangunan. dihadapkan dengan konflik serta sengketa pertanahan, semakin berkurangnya tanah maka akan semakin banyak pula kebutuhan atas tanah.

Permasalahan, mengenai penguasaan tanah merupakan permasalahan dalam hal penyediaan tanah untuk keperluan pembangunan. Salah satu sebabnya adalah karena warga banyak yang tinggal di sekitar tanah bekas jalur kereta api, yang sudah lama tidak aktif dan ketika pembangunan mulai direncanakan munculan permasalahan terkait status kepemilikan tanah. Apalagi terhadap warga di Kecamatan Tanjungsari Kabupaten Sumedang yang sudah

²⁷ Boedi Harsono, *Op., Cit.* hlm. 262

²⁸ Rusmadi Murad, *Penyelesaian Sengketa Hukum Atas Tanah*. (Bandung: Mandar Maju, 1991), 22



tinggal di sekitar tanah jalur kereta api tidak aktif sejak tahun 1975 bahkan sebelumnya.

Sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa tanah berkaitan dengan fungsi sosial. Asas fungsi sosial dari hak atas tanah ini memiliki konsekuensi diantaranya sebagai berikut:²⁹

1. Pemegang hak menggunakan atau tidak menggunakan tanah untuk kepentingan pribadinya saja merupakan hal yang tidak dapat dibenarkan, apalagi jika menimbulkan kerugian;
2. Penggunaan tanah harus disesuaikan dengan keadaan dan sifat dari haknya, sehingga dapat memberikan manfaat bagi kesejahteraan dan kebahagiaan yang mempunyai serta bagi masyarakat dan negara;
3. Memperhatikan Rencana Tata Ruang maupun instrumen penatagunaan tanah lainnya dalam penggunaan dan pemanfaatan tanah sesuai dengan yang ditetapkan secara sah oleh pihak yang berwenang;
4. Menjadi kewajiban Pemegang hak atas tanah untuk memelihara tanah dengan baik dalam arti menambah kesuburan dan mencegah kerusakan tanah tersebut;
5. Demi kepentingan umum merelakan hak atas tanah dicabut.

Dari konsekuensi tersebut diketahui bahwa pihak yang memiliki kewenangan atas tanah atau yang berhak perlu untuk memperhatikan asas fungsi sosial tersebut dan menerapkannya.

Secara umum penyelesaian sengketa tanah dapat dilakukan dengan 3 cara yaitu:³⁰

1. Penyelesaian secara langsung oleh para pihak dengan cara musyawarah. Musyawarah adalah penyelesaian permasalahan tanah dengan cara memulihkan persaudaraan bagaikan tidak pernah terjadi perselisihan dari

²⁹ Oloan sitorus dan H.M.Zaki Sierrad, *Hukum Agraria di Indonesia : Konsep dasar dan implementasi.* (Yogyakarta : Mitra Kebijakan Tanah Indonesia, 2006), 81

³⁰ *Ibid*, hlm. 208



- pihak yang bersengketa. Cara penyelesaian ini dikenal pula sebagai *win-win solution*, yang menjadi tujuan penyelesaian sengketa di luar pengadilan.³¹
2. Penyelesaian melalui badan peradilan, yaitu diajukan ke Pengadilan Umum, baik secara perdata maupun pidana, namun penyelesaian melalui badan peradilan ini memerlukan waktu yang panjang dan biaya yang tidak sedikit. Pada penyelesaian melalui Pengadilan Tata Usaha Negara (PTUN), yang menjadi kewenangan PTUN adalah permasalahan terkait prosedur penerbitan sertifikat saja maka menjadi kewenangan PTUN.³² Dalam hal-hal yang dipermasalahkan terkait keabsahan syarat-syarat pengajuan sertifikat seperti, keabsahan akta jual beli, keabsahan alas hak pemohon, dan keabsahan syarat-syarat yang lain hal di luar kewenangan peradilan tata usaha negara mengadilinya maka sengketa tersebut harus diselesaikan melalui Peradilan perdata terlebih dahulu guna menentukan keabsahan syarat-syarat tersebut, pendapat demikian terkondisi dari penalaran sebagian besar hakim tata usaha negara terhadap sengketa pertanahan.³³
 3. Penyelesaian di luar pengadilan, melalui Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa. Pengertian arbitrase menurut Pasal 1 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa. adalah cara penyelesaian satu perkara perdata di luar pengadilan umum yang didasarkan pada perjanjian arbitrase yang dibuat secara tertulis oleh para pihak yang bersengketa.³⁴ Penyelesaian sengketa tanah secara arbitrase adalah penyelesaian bersifat informal, tertutup, murah dan lebih efisiensi, sehingga diharapkan penyelesaian sengketa tersebut lebih memenuhi keinginan para pihak yang bersengketa. Pada saat penyelesaian diluar pengadilan disetujui oleh para pihak yang

³¹ Nia Kurniati, "Mediasi-Arbitrase, Untuk Penyelesaian Sengketa Tanah.", *Jurnal Sosiohumaniora*, Volume 18 No. 3 (November, 2016) : 2011

³² Manan, "Penyelesaian Sengketa Hak Atas Tanah Melalui Pengadilan Tata Usaha Negara.", *Jurnal Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Jember* (2017) : 1

³³ *Ibid.*

³⁴ Elza Syarief, *Menuntaskan Sengketa Tanah Melalui Pengadilan Kasus Pertanahan*. (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2012), 251



bersengketa, maka dapat dituangkan dalam perjanjian yang dibuat secara khusus dengan menunjuk arbiter.

Adapun terdapat cara lain dalam upaya penyelesaian sengketa, yaitu alternatif penyelesaian sengketa merupakan upaya penyelesaian sengketa di luar pengadilan dengan cara konsultasi, negosiasi, mediasi, konsolidasi atau penilaian ahli.³⁵

- a. Konsultasi, pada prinsipnya konsultasi adalah suatu tindakan yang bersifat personal antara suatu pihak tertentu, yang disebut klien dengan pihak lain yang merupakan pihak konsultan yang memberikan pendapatnya untuk memenuhi kebutuhan dan keperluan dari kliennya.³⁶ Adapun konsultasi publik adalah suatu proses komunikasi dialogis atau musyawarah antara pihak yang berkepentingan guna mencapai kesepahaman dan kesepakatan dalam perencanaan pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum.³⁷
- b. Negosiasi, merupakan penyelesaian sengketa melibatkan dua atau lebih pihak yang berkepentingan yang bertujuan agar tercapai suatu kesepakatan. Negosiasi sering terjadi di dunia usaha sebab esensinya adalah komunikasi dan tawar-menawar, dalam hal ini melibatkan negotiator.³⁸
- c. Mediasi merupakan suatu proses penyelesaian sengketa di mana para pihak yang berselisih memanfaatkan bantuan pihak ketiga yang independen sebagai mediator (penengah), tetapi penengah tidak diberi wewenang untuk mengambil keputusan yang mengikat.³⁹ Dasar hukum dari mediasi sebagai penyelesaian konflik maupun sengketa pertanahan adalah Peraturan Menteri

³⁵ *Ibid*, hlm. 247

³⁶ Gunawan Widjaja, *Alternatif Penyelesaian Sengketa*. (Jakarta : PT Raja Grafindo Persada, 2002), 86.

³⁷ Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum

³⁸ Elza Syarieff, *Op., Cit.* hlm. 248

³⁹ Priyatna Abdurrasyid, *Arbitrase & Alternatif Penyelesaian Sengketa*. (Jakarta : Fikahati Aneska, 2002), 68.



Agraria Dan Tata Ruang/ Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2016 tentang Penyelesaian Kasus Pertanahan. Pada mediasi keinginan dari para pihak yang berkepentingan sangat menentukan bagaimana hasil dari proses mediasi tersebut pada akhirnya dapat menemukan solusi terbaik.⁴⁰ Dengan bantuan Mediator, isu dan konflik yang timbul sehingga melukai para pihak dapat dicegah. Apabila proses mediasi tidak berhasil, konflik dapat diselesaikan melalui cara lain.⁴¹

- d. Konsolidasi dan Penilaian Ahli, Oppenheim dalam buku Priyatna Abdurrasyid, menyatakan konsolidasi merupakan cara penyelesaian sengketa dengan memberikan sengketa tersebut kepada suatu komisi orang-orang yang memiliki tugas untuk menjelaskan fakta-fakta, biasanya setelah mendengar para pihak serta mengupayakan agar terciptanya suatu kesepakatan disertai dengan usulan-usulan, tetapi dalam hal keputusan tidak mengikat.⁴²

Dari berbagai upaya penyelesaian permasalahan tanah, terhadap masalah penguasaan tanah jalur kereta api tidak aktif penyelesaian yang dapat digunakan adalah melalui musyawarah, karena musyawarah adalah penyelesaian dengan mengedepankan solusi dari masing-masing pihak dengan menghasilkan *win-win solution*. Pada dasarnya masyarakat menguasai tanah bukan tanpa sebab, hal tersebut dapat terjadi karena adanya kebutuhan, sehingga untuk mengakhiri penyelesaian tersebut diperlukan bukti kepemilikan yang sah berupa sertifikat tanah. Terhadap warga yang melakukan penguasaan secara fisik maka musyawarah adalah penyelesaian yang tepat. Dalam hal ini penguasaan tanah tanpa hak oleh warga adalah memakai tanah yang bukan miliknya. Setiap penggunaan tanah yang tidak didasarkan hak atas tanah merupakan suatu tindakan yang melawan hukum, tetapi terhadap penyelesaian permasalahan tanah tersebut tidak selalu dilakukan tuntutan pidana, tetapi dapat dilakukan

⁴⁰ *Ibid.*

⁴¹ *Ibid.*

⁴² *Ibid.* hlm. 91



Volume 19, No.2, Oktober 2021.

musyawarah. Pasal 5 Ayat (4) Undang-Undang Nomor 51 Prp Tahun 1960 Tentang Larangan Pemakaian Tanah Tanpa Izin yang menjelaskan seharusnya terlebih dahulu diupayakan tercapainya penyelesaian dengan cara musyawarah pihak-pihak terkait, tidak boleh seketika dilakukan tuntutan pidana atau pengosongan, tentu agar terciptanya *win-win solution* sebagai jalan keluar dari pihak-pihak terkait.

Musyawarah dilakukan guna mencapai kesepakatan terkait pengadaan tanah untuk reaktivasi jalur kereta api rute Rancaekek-Tanjungsari antara Pemerintah dan masyarakat. Terdapat cara lain dalam upaya penyelesaian permasalahan penguasaan tanah tersebut, alternatif penyelesaian lainnya adalah melalui konsultasi publik, yaitu proses komunikasi dialogis atau musyawarah antara pihak yang berkepentingan guna mencapai kesepakatan dan kesepakatan dalam perencanaan pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum. Adapun salah satu upaya yang bisa dilakukan oleh pihak PT KAI adalah dengan memberikan uang kerohiman, yang nantinya diatur dalam SK terkait nominal uang yang diberikan sebagai penyelesaian dari permasalahan penguasaan tanah oleh warga yang sudah berlangsung lama.

III. PENUTUP

A. Kesimpulan

Status Hukum jalur kereta api tidak aktif seharusnya menjadi tanah negara, namun bisa menjadi aset PT KAI dengan bukti kepemilikan berupa *Grondkaart*. Tanah PT KAI yang sudah tidak beroperasi lagi guna kepentingan perusahaan dapat diberikan Hak Pengelolaan apabila digunakan juga oleh pihak lain, selain digunakan oleh PT KAI. Terhadap *Grondkaart* yang merupakan peninggalan pada saat penjajahan Belanda tersebut saat ini harus dilakukan sertifikasi dengan melakukan pendaftaran tanah ke Kantor Badan Pertanahan Nasional tempat tanah tersebut berada. Tanah yang dikuasai warga di Kecamatan Tanjungsari Kabupaten Sumedang adalah tanah aset kereta api Daerah Operasional 2 Bandung yang belum memiliki sertifikat, tetapi tanah tersebut



Volume 19, No.2, Oktober 2021.

secara *de jure*, merupakan aset PT KAI dan menempati tanah yang menempati tanah tidak memiliki hak, meskipun warga ada yang membayar Pajak Bumi dan Bangunan namun bukti pembayaran tersebut bukan merupakan alat bukti kepemilikan yang sah.

Sistem penyelesaian permasalahan penguasaan tanah tanpa hak terhadap jalur kereta api tidak aktif dapat dilakukan dengan cara musyawarah, sebagaimana dijelaskan dalam Undang-Undang Nomor 51 Prp Tahun 1960 tentang Pemakaian Tanah Tanpa Izin yang Berhak atau Kuasanya upaya menciptakan *win-win solution*, khususnya melalui konsultasi publik dengan menghadirkan pihak-pihak terkait agar dapat diketahui solusi seperti apa yang baik digunakan untuk menyelesaikan permasalahan tersebut, seperti dengan memberikan uang kerohiman, yang nantinya diatur dalam SK terkait nominal biaya yang diberikan sebagai penyelesaian dari permasalahan penguasaan tanah oleh warga yang sudah berlangsung lama.

B. Saran

Untuk memberikan kepastian hukum terkait status hukum tanah dari lokasi bekas jalur kereta api kiranya PT KAI sebagai badan hukum pemilik dari aset tanah yang dikuasai oleh warga sesegera mungkin mendaftarkan aset tanahnya ke BPN agar mendapatkan sertifikat tanah. Pihak kereta api pun harus mendata kembali, dan melakukan pendekatan terhadap warga yang telah tinggal dan menetap di wilayah lokasi bekas jalur kereta api tersebut.

Sebagai bentuk pengimplementasian fungsi sosial atas tanah, tentu tidak melupakan kepentingan individu serta kepentingan umum, meskipun warga memakai tanah tanpa hak, dan telah menempati lahan tersebut begitu lama, tetap saja pihak terkait seperti PT KAI, serta Pemerintah Daerah harus memberikan solusi terbaik agar warga yang telah tinggal sejak lama tersebut nantinya mendapatkan tempat tinggal pengganti yang baru dan layak untuk ditinggali. Oleh karena tidak sedikit pula warga yang membayar Pajak Bumi dan Bangunan, meskipun secara hukum itu bukan merupakan alat bukti kepemilikan yang sah namun setidaknya warga telah berupaya melakukan tanggung jawabnya sebagai warga negara Indonesia yang baik, sehingga penyelesaian yang paling utama



Volume 19, No.2, Oktober 2021.

adalah mendengarkan pihak-pihak terkait agar terciptanya keadilan melalui musyawarah.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Abdurrasyid, Priyatna. *Arbitrase & Alternatif Penyelesaian Sengketa*. Jakarta : Fikahati Aneska, 2002.
- Harsono, Boedi. *Hukum Agraria Indonesia Sejarah Pembentukan UUPA Isi dan Pelaksanaannya. Jilid I Hukum Tanah Nasional*. Cetakan Kesembilan. Jakarta : Djambatan. 2003.
- Mulyana, Agus. *Sejarah Kereta Api di Priangan*. Yogyakarta : Penerbit Ombak. 2017.
- Murad, Rusmadi. *Penyelesaian Sengketa Hukum Atas Tanah*. Bandung: Mandar Maju, 1991.
- Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama. 2008.
- Santoso, Urip. *Hukum Agraria Dan Hak-Hak Atas Tanah*. Jakarta : Kencana. 2005.
- Sitorus, Oloan dan H.M.Zaki Sierrad, *Hukum Agraria di Indonesia : Konsep dasar dan implementasi*. Yogyakarta : Mitra Kebijakan Tanah Indonesia. 2006.
- Syarief, Elza. *Menuntaskan Sengketa Tanah Melalui Pengadilan Kasus Pertanahan*. Jakarta: KPG (Kepustakaan Populer Gramedia). 2012.
- Widjaja, Gunawan. *Alternatif Penyelesaian Sengketa*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada. 2002.

Peraturan Perundang-Undangan

- Undang-Undang Dasar Tahun 1945
- Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria
- Undang-Undang 51 Prp Tahun 1960 tentang Pemakaian Tanah Tanpa Izin yang Berhak atau Kuasanya
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara
- Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah
- Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1996 tentang Hak Guna Usaha, Hak Guna Bangunan, dan Hak Pakai Atas Tanah menjelaskan Hak Pengelolaan
- Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum), kereta api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero)



Volume 19, No.2, Oktober 2021.

Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 tentang Pelaksanaan Konversi Hak Penguasaan atas Tanah Negara dan Ketentuan-Ketentuan tentang Kebijakan-Selanjutnya

Peraturan Menteri Negara Agraria/ Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 9 Tahun 1999 tentang Tata Cara Pemberian Dan Pembatalan Hak Atas Tanah Negara Dan Hak Pengelolaan

Peraturan Menteri Agraria Dan Tata Ruang/ Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2016 tentang Penyelesaian Kasus Pertanahan.

Jurnal

Silvianna, Anna. "Grondkaart; Problematika Hukum dan Penyelesaiannya. (Analisis Kasus antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT Pura Barutama Kudus Jawa Tengah)." *Jurnal Development & Justice Review*, Vol. 3, No. 1 (Mei, 2020): 75, diakses tanggal 21 November 2021, doi: 10.14710/ldjr.v3i1.7871.

Hario Wintoko, Dhudy. "Peralihan Hak atas Tanah Milik Negara PT. Kereta Api Indonesia (KAI) ditinjau dari Perspektif Hukum Perdata." *Jurnal Program Studi SI Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Tidar*, Vol. 2, No. 2 (2019) : 218.

Santosa Suharno, Hernawan dan Ariy Khaerudin. "Analisis Hukum Grondkaart sebagai bukti penguasaan tanah perkeretaapian Indonesia." *Jurnal Fakultas Hukum Universitas Islam Batik Surakarta* (April, 2017) : 26.

Lasmiyati, "Transportasi Kereta Api Abad ke-19 (Bogor-Sukabumi-Bandung)." *Jurnal Patanjala*, Vol. 9, No. 2 (Juni, 2017) : 208, diakses tanggal 21 November 2020, doi: 10.30959/patanjala.v9i2.21.

Manan, "Penyelesaian Sengketa Hak Atas Tanah Melalui Pengadilan Tata Usaha Negara." *Jurnal Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Jember* (2017) : 1.

Kurniati, Nia. "Mediasi-Arbitrase, Untuk Penyelesaian Sengketa Tanah." *Jurnal Sosiohumaniora*, Vol.18 No. 3 (November, 2016) : 2011.

Internet

Pikiran Rakyat, "Pemkab Dukung Rencana Pembangunan Jalur Kereta Api Bandung-Cirebon." <https://www.pikiran-rakyat.com/jawa-barat/pr-01317642/pemkab-dukung-rencana-pembangunan-jalur-kereta-api-bandung-cirebon>, diakses pada tanggal 25 Agustus 2020.

Reni Susanti, Kompas, "Penjelasan PT KAI Soal Pemasangan Patok yang meresahkan warga Sumedang." <https://bandung.kompas.com/read/2019/12/6/19412561/penjel>



Volume 19, No.2, Oktober 2021.

asan-pt-kai-soal pemasangan-patok-yang-meresahkan-warga-sumedang, diakses pada tanggal 15 September 2020.

Sukirman, Metrum, “Jalur Rancaekek-Tanjungsari : Sulitnya Mencari Jejak Rel yang Hilang.” <https://metrum.co.id/jalur-rancaekek-tanjungsari-sulitnya-mencari-jejak-rel-yang-hilang/>, diakses pada tanggal 15 September 2020.

Wawancara

Yayan. *Pegawai Bagian Pengadaan pada Badan Pertanahan Nasional (BPN) Sumedang. Sumedang. 1 Desember 2020.*