

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1. Latar Belakang Masalah**

Tanah yang pada dasarnya suatu kebutuhan pokok bagi manusia tentunya setiap orang membutuhkan tanah untuk menjalankan roda kehidupannya, bahkan ketika meninggal manusia masih memerlukan tanah. Tanah merupakan sarana untuk menjalankan kehidupan dimana manusia bertempat tinggal dan memanfaatkan tanah untuk memenuhi kebutuhannya. Menurut Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria yang selanjutnya disebut Undang-Undang Pokok Agraria (UUPA) tanah merupakan permukaan bumi dan tubuh bumi merupakan elemen yang sangat vital bagi bangsa Indonesia dalam rangka melaksanakan pembangunan nasional untuk mewujudkan kemakmuran rakyat. Dalam Undang-Undang Pokok-Pokok Agraria banyak mengatur tentang pertanahan Indonesia bahkan Undang-Undang Pokok-Pokok Agraria dijadikan patokan pengaturan tanah secara nasional dengan berbagai macam peraturannya termasuk mengenai hak atas tanah itu sendiri. Pasal 16 Undang-Undang Pokok Agraria menyatakan bahwa hak-hak atas tanah sebagai yang dimaksud dalam pasal 4 ayat 1 adalah:

1. Hak milik
2. Hak guna-usaha
3. Hak guna-bangunan
4. Hak pakai
5. Hak sewa

6. Hak-hak lain yang tidak termasuk dalam hak-hak tersebut diatas yang akan ditetapkan dengan Undang-undang serta hak-hak lain yang tidak termasuk dalam hak-hak tersebut akan ditetapkan dengan Undang-undang. Dengan adanya UUPA (Undang-Undang Pokok Agraria) dan peraturan perundangan lainnya yang mengatur tentang pertanahan di Indonesia dibuat untuk menghindari atau meminimalisir terjadinya konflik-konflik yang berhubungan dengan pengelolaan tanah. Konflik-konflik tersebut dapat terjadi antara pereorangan dengan kelompok, maupun kelompok dengan kelompok termasuk didalamnya pihak swasta atau pemerintah. Salah satu faktor yang mempengaruhi konflik tersebut antara lain terkait dengan persebaran penduduk yang tidak merata. Sehingga terjadi ketidak seimbangan persediaan tanah dengan kebutuhan akan tanah. Oleh karena itu, timbul beberapa persoalan tentang penguasaan tanah. Persebaran penduduk di Indonesia yang tidak merata mengakibatkan penumpukan jumlah penduduk, di Pulau Jawa terutama didaerah perkotaan yang mengakibatkan tingginya permintaan tanah. Namun pada kenyataannya di Pulau Jawa jumlah ketersediaan tanah terbatas dibanding jumlah kebutuhan akan tanah seperti untuk pemukiman, lahan pertanian dan lain lain. Adanya jumlah ketersediaan tanah mengakibatkan pemanfaatan dari masyarakat untuk menggunakan tanah milik Negara yang terlantar. Dari sebagian masyarakat yang menggunakan tanah milik Negara ada sebagian memanfaatkan tanah rel kereta api yang sudah tidak dipergunakan untuk sarana perkeretaapian.

Sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1 ayat 1 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian bahwa Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api. Pasal 1 ayat 11 Fasilitas penunjang Kereta Api adalah segala sesuatu yang melengkapi penyelenggaraan angkutan kereta api yang dapat memberikan kemudahan, kenyamanan, dan keselamatan bagi pengguna jasa Kereta Api. Penyelenggaraan Perkeretaapian diatur dalam pasal Pasal 1 Ayat (10) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, bahwa Perkeretaapian diselenggarakan oleh suatu Badan, meliputi Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), atau Badan Hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk perkeretaapian.

Penyelenggaran perkeretaapian pada saat ini dikelola oleh PT.Kereta Api Indonesia (Persero) berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 tahun 1998, sehingga pengelolaan aset perkeretaapian berada dalam penguasaan PT.Kereta Api Indonesia 4 (Persero) yang berada di bawah kementerian BUMN (Badan Usaha Milik Negara) (Hartono, 2012: 1) .

Pengelolaan perkeretaapian sebenarnya telah ada sebelum Indonesia merdeka, kronologis pengelolaan kereta api yang diutarakan oleh Aristiono Nugroho sebagai berikut:

Pada awalnya tahun 1867 perkeretaapian di Indonesia dahulu pada zaman Hindia Belanda dikelola oleh perusahaan swasta Belanda yang berkedudukan di Belanda pada tahun 1878. Pemerintah Hindia Belanda mengambil alih pengelolaan perkeretaapian di Hindia Belanda melalui perusahaannya, *Staats Spoorwagen* Tanggal 8 Maret 1942 di era pendudukan Jepang di Hindia Belanda pengelolaan perkeretaapian ditangani oleh Balatentara Jepang melalui *Rikuyu Sokyoku*. Setelah Indonesia merdeka, melalui maklumat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia No.1/KA/1946 pengelolaan perkeretaapian di Indonesia dilakukan oleh Pemerintah Republik Indonesia melalui Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI). Tanggal 1 Januari 1950 melalui Surat Keputusan Menteri Perhubungan, Tenaga Kerja dan Pekerjaan Umum Republik Indonesia No. 2 tahun 1950 pengelolaan perkeretaapian di Indonesia dilakukan oleh Pemerintah Indonesia melalui Djawatan Kereta Api (DKA). Tahun 1963 melalui Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1963 pengelolaan perkeretaapian di Indonesia dilakukan oleh Pemerintah RI melalui Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Tahun 1971 melalui Peraturan Pemerintah No.61 tahun 1971 pengelolaan perkeretaapian di Indonesia dilakukan oleh Pemerintah Indonesia melalui Perusahaan Jawatan Perkeretaapian (PJKA) (Aristiono Nugroho, 2005:3-4).

Pada dasarnya lahan tanah aset PT.Kereta Api Indonesia (Persero) harus dipelihara baik fisik maupun segi yuridisnya. Dalam artian dipelihara fisiknya yaitu tentang pengelolaan atas tanah aset PT.Kereta Api Indonesia (Persero) berkaitan dengan pemeliharanya sebagai wujud bahwa tanah tersebut berada

dalam penguasaan PT.Kereta Api Indonesia (Persero). Pemeliharaan dari segi yuridis yaitu terjamin kepastian hukum baik subjek maupun objeknya. (Hartono, 2012: 5).

Namun, tanah aset PT.Kereta Api Indonesia (Persero) pada saat ini banyak yang dimanfaatkan untuk berbagai keperluan dengan seizin PT.Kereta Api Indonesia (Persero) dan tidak sedikit yang tanpa seizin PT.Kereta Api Indonesia (Persero). Adanya pemanfaatan lahan aset PT.Kereta Api Indonesia (Persero) oleh masyarakat maupun pihak ketiga dikarenakan jalur rel kereta api diberbagai daerah tidak difungsikan atau tidak dimanfaatkan lagi untuk penunjang perkeretaapian, dari jumlah keseluruhan luas tanah aset PT.Kereta Api Indonesia (Persero) 270 juta m<sup>2</sup> sebanyak 70 juta m<sup>2</sup> masih digunakan untuk jalur atau untuk rel kereta api, dan selebihnya 200 m<sup>2</sup> berwujud lahan dan bangunan yang dimanfaatkan oleh pihak ketiga. Dari keseluruhan tanah aset PT.Kereta Api Indonesia (Persero) baik yang masih digunakan untuk sarana perkeretaapian maupun yang sudah tidak digunakan lagi untuk sarana perkeretaapian pada kenyataannya berada dalam pengelolaan PT.Kereta Api Indonesia (Persero).

PT.Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai pemegang hak pengelolaan atas tanah yang dikuasai oleh masyarakat tentunya harus bisa mengelola asetnya dengan baik, sehingga asetnya tidak dikuasai secara liar oleh masyarakat maupun pihak ketiga lainnya. Jika tanah tersebut tidak dikelola dengan baik maka bisa mengakibatkan berubahnya status tanah tersebut menjadi tanah yang terlantar. Hak pengelolaan sendiri tidak secara tegas diatur dalam pasal UUPA seperti hak atas tanah lainnya. Secara tersirat ketentuan mengenai hak pengelolaan ditemukan

dalam Penjelasan Umum angka II UUPA yang menerangkan bahwa Negara dapat memberikan tanah-tanah yang tidak dipunyai dengan sesuatu hak oleh seseorang atau pihak lainnya dengan sesuatu hak atas tanah atau memberikannya hak Pengelolaan kepada sesuatu badan penguasa.

Selanjutnya Hak Pengelolaan ditegaskan dalam Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 tahun 1965 yang mengatur tentang konversi hak penguasaan atas tanah negara yang dikuasai oleh instansi, dalam peraturan tersebut mengatur mengenai tentang tanah yang dipergunakan untuk kepentingan instansi itu sendiri maka dikonversi menjadi hak pakai yang berlangsung selama dipergunakan, sedangkan tanah yang tidak dipergunakan untuk kepentingan instansi tersebut juga dimaksudkan untuk dapat diberikan suatu hak kepada pihak ketiga, maka hak tersebut dikonversi menjadi hak pengelolaan. Berdasarkan peraturan tersebut maka tanah-tanah yang dikuasai PT. Kereta Api Indonesia (Persero) telah di konversi menjadi Hak Pakai selama dipergunakan atau Hak Pengelolaan ketika dipergunakan kepada pihak ketiga.

Di atas tanah tersebut sekarang secara fisik telah dikuasai masyarakat, hal ini bisa dilihat bahwa sepanjang jalur tersebut telah menjadi pemukiman dan banyak bangunan rumah yang berdiri permanen maupun semi permanen serta terhadap sarana jalur rel yaitu besi rel banyak yang sudah tidak terlihat karena tertutup bangunan dan ada sebagian yang sudah hilang. Disisi lain yang terjadi adalah yaitu adanya rencana untuk mengaktifkan kembali operasi jalur kereta api Rancaekek-Tanjungsari seperti yang diberitakan oleh Harian Umum "Pikiran Rakyat" terbitan tanggal 15-11-2010 yang berjudul "Jalur Kereta Api yang Mati

Akan di Hidupkan Kembali”. Dalam informasi tersebut diberitakan tentang pengoperasian kembali jalur-jalur kereta api yang sudah mati termasuk jalur Rancaekek-Tanjungsari yang melintasi Kecamatan Rancaekek sebagai upaya pemerintah setempat untuk menciptakan transportasi massal yang tidak mengakibatkan kemacetan dan mengurangi angka kecelakaan. Hal ini dipertegas dengan RTRW (Rencana Tata Ruang Wilayah) Provinsi Jawa Barat tahun 2009-2029 dan Peraturan Daerah Kabupaten Bandung No.29 tahun 2011 tentang Rencana tata ruang wilayah kabupaten Bandung 2011-2031 berencana akan melakukan reaktivasi jalur kereta api Rancekek-Tanjungsari yang melintasi kecamatan Rancaekek tentunya akan terjadi penggusuran terhadap pemukiman masyarakat yang menempati lahan PT.Kereta Api Indonesia (Persero) yang sedemikian lamanya menempati lahan tersebut.

Adanya reaktivasi operasi jalur kereta api Rancaekek-Tanjungsari tentunya PT.Kereta Api Indonesia sebagai pihak yang menyelenggarakan perkeretaapian akan mengalami hambatan-hambatan. Diantaranya hambatan-hambatan tersebut yaitu dimana jalur Rancaekek-Tanjungsari terutama jalur rel kereta api yang sudah tidak tampak lagi wujudnya karena banyak bangunan permanen yang berdiri diatas jalur tersebut, tentunya PT.Kereta Api Indonesia (Persero) selaku pihak yang mengelola perkeretaapian harus ada upaya yang tidak mudah untuk mengembalikan asetnya dari Masyarakat.

Dari permasalahan di atas, maka peneliti tertarik untuk mengangkat sebuah penelitian yang berjudul “Persepsi Masyarakat Terhadap isu Penggusuran Pemukiman di Lahan Milik PT KAI”

(Studi Kasus Kampung Babakan Nanjung Kecamatan Rancaekek Desa Rancaekek Wetan Kabupaten Bandung)

### **1.2. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan dari identifikasi masalah diatas. Peneliti dapat menemukan masalah sosial yang ada di lahan yang diduduki oleh masyarakat Kampung Babakan Kanjung Desa Rancaekek Kabupaten Bandung.

1. Adanya ketidak seimbangan antara ketersediaan dan kebutuhan akan tanah.
2. Ketersediaan akan tanah untuk pemukiman didaerah perkotaan semakin sempit.
3. Adanya lahan milik pemerintah yang sudah tidak dimanfaatkan dengan semestinya untuk kepentingan umum.
4. Banyak masyarakat yang menggunakan lahan milik pemerintah untuk dijadikan tempat tinggal.
5. Jalur Kereta Api dari stasiun Rancaekek-Tanjungsari yang sudah tidak beroperasi akan diaktifkan kembali sementara tanah aset PT.Kereta Api sudah beralih fungsi menjadi pemukiman penduduk.
6. Upaya pengembalian aset tanah PT.Kereta Api Indonesia(Persero) sehubungan reaktivasi jalur Rancaekek-Tanjugsari tidak mudah, karena sebagai akibat dari masyarakat yang mendirikan bangunan permanen maupun semi permanen.

### **1.3. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah, maka rumusan masalah dapat disusun dalam bentuk pertanyaan sebagai berikut:

1. Bagaimana latar belakang masyarakat yang tinggal di lahan milik PTKAI?
2. Bagaimana persepsi masyarakat terhadap isu penggusuran pemukiman di lahan milik PTKAI?
3. Bagaimana PTKAI melakukan pengelolaan lahan kampung babakan nanjung?

### **1.4. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah yang diuraikan, tujuan penelitian ini sebagai berikut:

1. Untuk Mengetahui persepsi masyarakat terhadap isu penggusuran pemukiman di lahan milik PTKAI.
2. Untuk Mengetahui dampak sosial yang terjadi di masyarakat terhadap adanya isu penggusuran pemukiman di lahan milik PTKAI?
3. Untuk mengetahui solusi penyelesaian konflik masyarakat terhadap Kampung Babakan Nanjung dengan pihak PTKAI?

### **1.5. Kegunaan Penelitian**

1. Berdasarkan kegunaan penelitian diatas maka ada beberapa hal yang dapat dipandang sebagai manfaat baik secara akademis maupun praktis, dengan mengangkat penelitian ini, diantaranya adalah:
2. Penelitian ini berguna bagi pengembangan ilmu pengetahuan di bidang sosiologi untuk memahami fenomena konflik yang terjadi di masyarakat terutama bagi Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Jurusan Sosiologi di Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Djati Bandung.

3. Bagi masyarakat yang dapat dijadikan sebagai rujukan untuk masyarakat yang diteliti terhadap adanya isu penggusuran pemukiman di lahan milik PTKAI.
4. Bagi pemerintah daerah sebagai antisipasi terjadinya konflik sosial di masyarakat agar tidak mengganggu stabilitas keamanan dan kondisi dan sosial di masyarakat.

### **1.6. Kerangka Pemikiran**

Pada setiap penelitian pasti diperlukan adanya kerangka berfikir sebagai suatu pijakan atau sebagai pedoman dalam menentukan arah dari penelitian, hal ini dapat diperlukan agar penelitian dapat terfokus pada kajian yang akan diteliti. Kerangka berfikir tersebut digunakan untuk memberikan konsep dalam pelaksanaan penelitian lapangan, alur kerangka berfikir dibuat oleh peneliti agar penelitian ini dapat di deskripsikan sebagai berikut. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria yang selanjutnya disebut Undang-Undang Pokok Agraria ( UUPA ) tanah merupakan permukaan bumi dan tubuh bumi merupakan elemen yang sangat vital bagi Bangsa Indonesia dalam rangka melaksanakan pembangunan nasional untuk mewujudkan kemakmuran rakyat.

Masyarakat merupakan sekumpulan individu yang hidup dalam suatu wilayah dengan waktu yang lama serta memiliki nilai dan norma di dalamnya. Masyarakat di daerah Kampung Babakan Nanjung Desa Rancaekek Kabupaten Bandung sebagian besar masyarakat adalah petani, peternak dan buruh sehingga lahan pada masyarakat di Kampung Babakan Nanjung tersebut merupakan tanah hak milik pihak PTKAI dimana lahan tersebut yang mana lahannya di duduki pemukiman penduduk Kampung Babakan Nanjung.

Perbedaan penggunaan lahan tersebut menimbulkan suatu konflik antara masyarakat kampung babakan nanjung dengan pihak yang terkait yaitu PTKAI yang suatu keadaannya lahan tersebut akan dijadikan kembali jalur perlintasan rel kereta api oleh pihak PTKAI.

Konflik yang terjadi ini karena munculnya ada beberapa faktor-faktor yang memengaruhi baik itu faktor internal maupun faktor eksternal. Konflik yang terjadi menyebabkan dampak bagi masyarakat, baik itu dampak sosial, maupun ekonomi yang dialami oleh masyarakat Kampung Babakan Nanjung. Terjadinya suatu konflik dapat memunculkan cara untuk menyelesaikan masalah tersebut sehingga tidak berlarut-larut dan dapat terselesaikan sehingga tercapai suatu kesepakatan antara pihak PTKAI dengan Masyarakat Kampung Babakan Nanjung.



## Skema Gambar

