

# Implementation of Handling Social Impacts for the Reactivation of the Tawang Station-Tanjungemas Harbor Railway Line

## *Pelaksanaan Penanganan Dampak Sosial Kemasyarakatan Untuk Reaktivasi Jalur Kereta Api Stasiun Tawang-Pelabuhan Tanjungemas*

Ananda Septya Nurullisa <sup>a✉</sup>, Suhadi <sup>b</sup>

<sup>a</sup> Universitas Negeri Semarang, Indonesia,  
[anandaseptya22@students.unnes.ac.id](mailto:anandaseptya22@students.unnes.ac.id)

<sup>b</sup> Universitas Negeri Semarang, Indonesia,  
[suhadi@mail.unnes.ac.id](mailto:suhadi@mail.unnes.ac.id)

✉ Corresponding email: [anandaseptya22@students.unnes.ac.id](mailto:anandaseptya22@students.unnes.ac.id)

### Abstract

Land is a fundamental resource that plays a very strategic role and has significant benefits for human life. In carrying out national development in Indonesia, land is necessary. However, the availability of land at present is very limited and there are many other issues related to land. One example is the land control by other parties, where PT. KAI's land with its gronddkaart evidence is considered to be controlled by the Kebonharjo community. The land that is being occupied will be used for the reactivation of the Semarang Tawang-Pelabuhan Tanjung Emas railway line in the city of Semarang, thus necessitating efforts for land provision. The unresolved issue between PT. KAI and the Kebonharjo community requires a third party, namely the Regional Government as the Integrated Team, to act as a facilitator in addressing the matter. This handling effort requires a mechanism for Social Community Impact Management or the provision of monetary compensation to the community for the relocation of residents. In its implementation, there



are several stages that must be passed, namely the preparation stage, the data collection stage, the assessment stage, the compensation stage, and the documentation and administration stage. All efforts made by the government are essentially to provide facilities to the community and PT. KAI so that they can be completed and the reactivation project as a national development project can be realized based on mutual agreement.

**Keywords** Land Provision; Handling Social Community Impacts; National Development

Tanah merupakan modal dasar yang memiliki peran dan manfaat yang sangat strategis bagi kehidupan manusia. Di dalam melakukan pembangunan nasional di Indonesia ini diperlukan adanya tanah. Namun, ketersediaan tanah saat ini sangat terbatas dan banyak permasalahan lain terkait dengan tanah. Salah satu contohnya adalah penguasaan tanah oleh pihak lain, dimana tanah PT. KAI dengan bukti gronkkaartnya dianggap dikuasai oleh masyarakat Kebonharjo. Tanah yang dikuasai tersebut akan digunakan untuk reaktivasi jalur kereta api Semarang Tawang-Pelabuhan Tanjung Emas Kota Semarang sehingga dibutuhkannya upaya penyediaan tanah. Permasalahan antara PT. KAI dan masyarakat Kebonharjo yang tidak kunjung selesai ini memerlukan adanya pihak ketiga yaitu Pemerintah Daerah selaku Tim Terpadu untuk menjadi fasilitator dalam menangani tersebut. Upaya penanganan ini membutuhkan mekanisme Penanganan Dampak Sosial Kemasyarakatan atau pemberian uang santunan kepada masyarakat yang menguasai untuk pemindahan masyarakat. Dalam pelaksanaannya ada beberapa tahapan yang harus dilalui yaitu tahap persiapan, tahap pendataan, tahap penilaian, tahap pemberian santunan, dan tahap pendokumentasian dan pengadministrasian. Segala upaya yang dilakukan oleh pemerintah sejatinya untuk memberikan fasilitas kepada masyarakat dan PT. KAI agar dapat terselesaikan dan proyek reaktivasi sebagai proyek pembangunan nasional dapat terlaksana atas dasar kesepakatan.

**Kata Kunci** Penyediaan Tanah, Penanganan Dampak Sosial Kemasyarakatan, Pembangunan Nasional

## Pendahuluan

Salah satu yang masih menjadi masalah utama di Indonesia ini adalah penyediaan tanah bagi pembangunan nasional untuk kepentingan umum. Kebutuhan atas tanah ini tentunya akan menyebabkan berbagai permasalahan karena terdapat lintas kepentingan dalam pemanfaatan tanah. Dalam melaksanakan pembangunan nasional diperlukan adanya suatu upaya

penyediaan tanah atau pembebasan tanah, namun dalam upaya ini seringkali terhambat dalam pelaksanaannya (Larasati & Sujadi, 2021). Permasalahan kepemilikan dan penguasaan tanah saat ini baik secara yuridis maupun secara fisik perlu menjadi perhatian lebih bagi keberlangsungan pembangunan.

Fakta yang terdapat di lapangan tidak jarang masih banyak masyarakat yang menguasai tanah secara fisiknya saja, atau dalam arti masyarakat tidak dapat mendasarkan kepemilikannya tersebut dengan bentuk atau bukti yuridisnya. Penguasaan atas tanah tersebut tentunya akan menimbulkan berbagai masalah yang cukup serius. Salah satu contohnya adalah permasalahan yang terjadi antara PT. KAI dengan Masyarakat Kebonharjo. Masalah ini berawal dari masyarakat Kebonharjo yang dianggap menguasai dan memanfaatkan dengan iktikad baik dalam jangka waktu yang lama terhadap tanah milik PT. KAI. Dimana PT. KAI mendasarkan kepemilikan yuridis atas tanah tersebut dengan *grondkaart* ditangannya.

*Grondkaart* ini adalah peta blok penguasaan tanah zaman belanda yang dibuat oleh lembaga yang berwenang dan digunakan untuk membuktikan kepemilikan tanah PT. KAI (Karini, 2021). PT. KAI berencana untuk mengambil tanah tersebut kembali dari kekuasaan warga untuk digunakan dalam upaya pembangunan nasional. Sehubungan dengan akan dilaksanakannya proyek besar yaitu reaktivasi jalur kereta api Stasiun Tawang-Pelabuhan Tanjung Emas Kota Semarang dimana proyek tersebut merupakan salah satu proyek Non-PSN yang sudah diputuskan dalam rapat Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian. Berdasarkan Rencana Induk Perkeretaapain Nasional (RIPNas 2030), proyek tersebut merupakan salah satu program utama bagi pengembangan jaringan serta layanan perkeretaapain menuju ke pelabuhan untuk menghubungkan wilayah sumber daya alam dan kawasan produksi (Kawasan Industri Terpadu Batang) serta meningkatkan konektivitas, aksesibilitas, dan integrasi antar moda.

Permasalahan yang tidak kunjung selesai tersebut mengakibatkan pihak ketiga yaitu Pemerintah Daerah untuk menjadi penengah dalam memfasilitasi penanganan permasalahan yang terjadi cukup lama. Pemerintah Daerah ini berupaya menjadi jalan penengah untuk memfasilitasi penanganan permasalahan ini dengan menggunakan upaya Penanganan Dampak Sosial Kemasyarakatan. PDSK ini adalah sebuah upaya penanganan untuk masalah sosial berupa pemberian suatu santunan agar masyarakat bersedia untuk pindah dari tanah yang dikuasainya yang akan dipergunakan dalam pembangunan nasional. PDSK ini diatur dalam Peraturan Presiden No. 62 Tahun 2018. PDSK ini adalah jalan tengah yang dilakukan oleh Pemerintah

dan bukan semata-mata untuk kepentingan individu melainkan untuk memfasilitasi antara kepentingan masyarakat dan juga instansi yang membutuhkan tanah. Hak-hak kedua belah pihak dalam upaya PDSK ini tentunya akan dipertimbangkan untuk mendapat hasil yang adil dan pembangunan dapat terlaksana.

Dengan demikian, dalam upaya penyediaan tanah untuk pembangunan nasional dalam rangka reaktivasi jalur kereta api Stasiun Tawang-Pelabuhan Tanjung Emas ini perlu untuk dilakukannya penelitian. Hal ini dilakukan untuk melihat bagaimana pelaksanaan penyediaan tanah melalui PDSK ini, mengingat apakah dalam pelaksanaannya Pemerintah Daerah ini menjalankan tugasnya sesuai regulasi yang ada yaitu Perpres 62/2018 dan Permen ATR/BPN 6/2020 dalam upaya untuk menangani permasalahan antara Masyarakat Kebonharjo dan PT. KAI sehingga masyarakat Kebonharjo yang menguasai tanah bersedia untuk pindah dan pembangunan dapat dilaksanakan.

## Metode

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan pendekatan kualitatif. Yang mana pada prinsipnya pendekatan kualitatif ini berfokus dengan upaya pengumpulan data oleh penulis dengan turun langsung ke lapangan atau melakukan observasi secara langsung tepatnya di Kebonharjo. Penelitian kualitatif ini akan memberikan penjabaran sebuah peristiwa sosial yang terjadi di lapangan secara deskriptif (Abdussamad, 2021). Sehingga dapat memberikan sebuah hasil penelitian yang rinci, faktual, sistematis, dan akurat mengenai bagaimana pelaksanaan PDSK.

Jenis penelitian ini adalah yuridis empiris dimana penelitian ini adalah penelitian hukum yang cara mengkajinya dengan melihat pemberlakuan hukum terhadap ketentuan atau aturan hukum yang berlaku di masyarakat, hal ini dilakukan untuk melihat fenomena yang sebenarnya terjadi di masyarakat (Muhaimin, 2020). Penelitian yuridis empiris ini berarti melihat jalannya suatu peraturan hukum yang berlaku di masyarakat secara langsung di lapangan yaitu di Kebonharjo. Ada beberapa lokasi penelitian yang akan digunakan untuk pengambilan data dan informasi oleh penulis yang memiliki keterkaitan dengan topik penulis yakni di Kebonharjo, DISPERAKIM Provinsi Jawa Tengah, BTP Kelas 1 Semarang, Kantor Kelurahan Tanjung Mas Kota Semarang.

Sumber data ialah sumber darimana data penelitian tersebut diperoleh, sumber disini dapat berupa orang, lapangan, dan juga dokumen. Dalam penelitian penulis ini terdapat 2 jenis sumber data yakni data primer dan sekunder. Data primer yang digunakan oleh penulis adalah data yang diperoleh

dengan melalui wawancara atau informasi dan keterangan yang diperoleh secara langsung dari subjek penelitian, serta juga menggunakan data yang berasal dari observasi atau suatu pengamatan dilapangan terkait permasalahan yang terjadi (Salim, 2012). Kemudian untuk sumber data sekunder dalam penelitian ini adalah menggunakan studi kepustakaan berupa peraturan perundang-undangan, jurnal ilmiah, dan literatur hukum lainnya yang berkaitan dengan judul yang penulis angkat.

Ada beberapa teknik pengambilan data yang penulis jalankan, yaitu dengan observasi atau melakukan pengamatan terlebih dahulu di lapangan untuk memperoleh data dan fakta di lapangan (Abubakar, 2021). Kemudian wawancara atau proses tanya jawab secara langsung untuk memperoleh informasi yang akurat dari sumber pertama. Kemudian selanjutnya adalah dengan menggunakan studi dokumentasi, dimana penulis mengumpulkan data-data dokumen yang memiliki hubungan secara langsung terhadap penelitian penulis, sehingga dapat mendukung pembuktian data yang dihasilkan dari observasi dan wawancara (Sidiq, 2019). Nantinya penulis akan menganalisis data-data yang di peroleh dari mulai pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan kesimpulan dari yang dihasilkan setelah melakukan observasi, wawancara, dan studi dokumentasi (Suparman, 2020).

## Hasil & Diskusi

### **Pelaksanaan Penanganan Dampak Sosial Kemasyarakatan Dalam Rangka Penyediaan Tanah Untuk Reaktivasi Staisun Tawang-Pelabuhan Tanjung Emas Kota Semarang**

Tanah memiliki peran yang sangat strategis baik itu yang berperan sebagai aset dari negara maupun aset sosial. Di dalam peran tanah sebagai aset sosial ini dapat dimanfaatkan bagi sarana untuk mengikat kekuatan sosial yang ada di masyarakat, sedangkan peran tanah dalam aset negara ini adalah digunakan untuk menjadi modal utama bagi pembangunan untuk kepentingan umum yang ada di Indonesia (Arnowo, 2022). Peranan tanah adalah sebesar-besarnya untuk kemakmuran dan kesejahteraan masyarakat indonesia. Hal tersebut sesuai bunyi yang tertuang di dalam Pasal 33 Ayat (3) UUD 1945 yang menerangkan bahwa "*Bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat*".

Tanah adalah salah satu modal utama yang penggunaannya memiliki arti penting bagi kelangsungan hidup manusia dimuka bumi ini. Tanah

dianggap memiliki nilai ekonomis dan juga sosial di dalam kehidupan masyarakat, sehingga tanah adalah kebutuhan hidup yang paling mendasar karena setiap manusia dalam menjalankan aktivitasnya selalu berkaitan dengan tanah (Firmando, 2021). Saat ini pemanfaatan tanah tidak lepas dari benturan kepentingan berbagai pihak, mengingat dengan jumlah tanah yang ada saat ini sangat terbatas sedangkan pihak-pihak yang memerlukan tanah baik itu masyarakat atau perorangan serta badan hukum semakin banyak dan tidak sebanding dengan ketersediaan tanah yang ada di Indonesia (Suhadi, 2019). Disisi lainnya sebuah Negara perlu untuk terus melakukan pembangunan untuk kemanfaatan dalam kepentingan masyarakat umum (Saidah et al., 2020).

Dengan demikian hak menguasai oleh negara ini memberikan maksud bahwa lembaga hukum yang ada dalam sebuah negara mempunyai wewenang untuk mengatur segala urusan yang berkaitan dengan tanah baik itu dalam upaya menyediakan, memperuntukkan, dan juga memanfaatkan bumi, air dan segala kekayaan alam yang terkandung di dalamnya (Hamler, 2021). Segala yang berhubungan dengan tanah harus tetap dilakukan demi mengedepankan kepentingan umum dan kesejahteraan sosial. Sehingga terkadang pemerintah memerlukan berbagai upaya dalam menyikapi atau mengeluarkan kebijakan tentang masalah pertanahan di Indonesia ini.

Tanah seringkali menjadi salah satu objek yang memiliki pengaruh besar terhadap permasalahan antar manusia. Karena tanah adalah objek vital dalam kehidupan manusia, dimana tanah mempunyai banyak manfaat bagi kepentingan dan kelangsungan hidup masyarakat Indonesia. Fungsi serta manfaat yang dihasilkan dari tanah ini tidak akan lepas dari terpenuhinya kebutuhan setiap individu, karena setiap kegiatan atau aktivitas seseorang pasti bergantung terhadap keberadaan tanah. Sehingga pemanfaatan atas tanah memerlukan kebijaksanaan guna menjamin terlaksananya kepastian hukum akan tanah tersebut (Ramadhani & Lubis, 2021).

Ada beberapa cara dalam memanfaatkan tanah bagi terlaksananya pembangunan, yakni dapat melalui peralihan hak atas tanah yang didasarkan atas hukum dan perjanjian, pelepasan dengan sukarela dari pemilik tanah, dicabutnya hak atas tanah oleh negara, dan melalui mekanisme pengadaan tanah atau bisa disebut juga dengan penyediaan tanah (Wijaya et al., 2023). Proses penyediaan tanah untuk pembangunan nasional ini seringkali terhalang adanya penguasaan oleh masyarakat, dimana tanah-tanah milik negara atau Intansi digunakan dan dimanfaatkan oleh pihak lain.

Ketersediaan tanah ini akan sangat mempengaruhi terlaksananya pembangunan nasional bangsa Indonesia. Pembangunan ini adalah salah satu



sebuah usaha dari negara untuk menuju perubahan yang terencana dan terarah bagi kemajuan bangsa Indonesia. Inti dari adanya sebuah apembangunan nasional adalah kemajuan atau perbaikan bagi perkembangan sebuah Negara melalui berbagai kebijakan dan rencana sesuai arah yang sudah ditentukan (Lestari, 2020). Namun, di dalam upaya penyediaan tanah dalam melaksanakan pembangunan nasional ini seringkali terhambat akibat tanah dikuasai oleh pihak lain. Salah satunya adalah masalah penguasaan tanah milik PT. KAI oleh masyarakat Kebonharjo dengan iktikad baik dalam jangka waktu yang lama.

Sejarahnya tanah yang dikuasai oleh masyarakat Kebonharjo, Kelurahan Tanjung Mas, Kecamatan Semarang Utara, Kota Semarang ini dulunya adalah Stasiun Semarang Gudang (SMG) atau Semarang NIS yang merupakan stasiun kereta api nonaktif yang dibangun pada tahun 1867 oleh Nederlands-Indische Spoorweg Maatschappij (NISM) atau sebuah perusahaan kereta api pada zaman hindia belanda. Dimana stasiun ini dulunya merupakan moda satu stasiun kereta api di Indonesia yang mempunyai fasilitas dipo lokomotif, dipo gerbong, kantor, dan sarana prasarana perkeretaapian lainnya yang digunakan sebagai terminal peti kemas selama beberapa dekade.

Pada tahun 1914, stasiun ini dibongkar karena aktifnya ekspor dan pengiriman barang ekspres melalui Stasiun Semarang Tawang. Kemudian yang tersisa hanya gudang stasiun dan bekas stasiun yang menjadi sebuah terminal peti kemas. Seiring dengan terbatasnya kapasitas jalan raya dan mulai unggulnya moda transportasi kereta api yang semakin aman, cepat, dan juga efisien kian menambah kuat keunggulan dari kereta api dibanding transportasi yang lain. Sehingga, hal demikian membuat Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian menyadari akan pentingnya pemanfaatan jalur kereta api secara optimal serta penyediaan transportasi secara terintergrasi. Selain itu, penataan kembali diperlukan adanya untuk penyelenggaraan perkeretaapian nasional yang dituangkan dalam bentuk Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas) Tahun 2030 dan rencana strategis Kemenhub bidang perkeretaapian 2020-2024 untuk pengembangan jalan dan layanan kereta api untuk menghubungkan sumber daya alam dan kawasan produksi dengan pelabuhan.

Reaktivasi ini dilakukan dengan tujuan untuk memberikan kemudahan dan mempercepat dalam akses terhadap pengangkutan barang dari pelabuhan menuju stasiun tawang. Karena saat ini pengangkutan peti kemas tersebut dilakukan dengan kontainer sehingga hal tersebut membutuhkan waktu yang cukup lama dan biaya yang mahal. Dengan pengangkutan lewat jalur utama jalan raya akan menyebabkan kemacetan bahkan rawan terjadinya kecelakaan.

Upaya reaktivasi ini akan meminimalisir resiko yang akan terjadi karena peti kemas diangkut dengan kereta api dan dapat menjadi solusi keterpaduan moda PT. KAI dalam mobilitas barang.

Dalam hal ini, ada beberapa latar belakang yang mendukung untuk dilaksanakannya Reaktivasi jalur kereta api Stasiun Tawang-Pelabuhan Tanjung Emas, yakni:

- a. Adanya potensi yang dimiliki oleh pelabuhan Tanjung Emas sebagai salah satu aset dari perekonomian yang ada di Jawa Tengah dan juga pintu transportasi ke daerah di luar Jawa;
- b. Peningkatan secara signifikan pertumbuhan alur peti kemas dari dan ke Pelabuhan Tanjung Emas;
- c. Digunakan sebagai penyeimbang dalam segi layanan transportasi antara Tanjung Priuk dan Tanjung Perak;
- d. Adanya kebijakan Pemerintah untuk meningkatkan pelayanan intermoda transportasi dari dan ke Pelabuhan Tanjung Emas, khususnya dalam rangka pengangkutan barang;
- e. Beroperasinya jalur ganda lintas utara Jawa, sehingga kapasitas lintas pada jalur tersebut kembali meningkat untuk dapat menampung angkutan barang dan juga mengurangi beban yang ada di jalan raya; dan
- f. Terdapat jalur kereta api eksisting yang terhubung ke area pelabuhan dari stasiun Semarang Gudang atau yang saat ini adalah wilayah Kebonharjo.

Namun yang terjadi di lapangan tanah milik PT. KAI yang akan dipakai tersebut dikuasai oleh masyarakat Kebonharjo. masyarakat ini menganggap bahwa tanah yang mereka tempati sudah menjadi milik mereka. Hal ini di sampaikan oleh Sugiman, selaku warga Kebonharjo yang terdampak proyek reaktivasi dimana masyarakat mengklaim bahwa tanah tersebut sudah ditelantarkan oleh PT. KAI kemudian dikelola masyarakat kebonharjo, masyarakat juga menyatakan bahwa dulunya tanah yang mereka tempati adalah rawa-rawa dengan kedalaman 1,5 meter di atas permukaan laut (mdpl) yang kemudian mereka kelola dengan cara pengurugan sehingga menjadi tanah stabil serta membangun jalan atau saluran air sehingga tanahnya layak untuk didirikan sebuah bangunan dan menjadi pemukiman seperti saat ini.

Masyarakat juga sudah puluhan tahun tinggal dan hidup di tanah itu, apalagi banyak masyarakat yang sudah turun temurun hingga 3 generasi menempati tanah PT. KAI tersebut, berbagai macam aktivitas atau pekerjaan yang dijalani oleh masyarakat Kebonharjo baik itu yang berdagang makanan atau warung sembako, wiraswasta, karyawan pabrik, sopir pelabuhan, kuli pelabuhan, dan lain sebagainya. Permasalahan tersebut tentunya adalah



penggunaan tanah oleh pihak lain, yang mana pihak tersebut memanfaatkan tanah tanpa seizin pihak yang berhak. Permasalahan tersebut menimbulkan berbagai konflik karena lintas kepentingan dan klaim satu sama lain yang sama-sama merasa memiliki.

Namun, menurut Sony Yudha Putra Pradana, S.STP, M.Si selaku Lurah Tanjung Mas yang ini menyatakan bahwa masyarakat berani mengklaim tanah tersebut adalah tanah mereka karena juga memiliki dasar dan bukti yang sah yaitu berupa sertifikat hak milik atas tanah yang diterbitkan pada tahun 2001 oleh Badan Pertanahan Nasional Kota Semarang, sebelum pada akhirnya sertifikat hak milik atas tanah tersebut di batalkan oleh BPN dan di pengadilan dimenangkan PT. KAI atas penguasaan tanah aset Kebonharjo dengan bukti kepemilikan yang lebih dahulu ada yaitu berupa Grondkaart. PT. KAI tetap mempertahankan bahwa tanah yang dikuasai masyarakat kebonharjo adalah tanah aset milik PT. KAI yang dibuktikan dengan dasar Grondkaart No.: W. 17286B Tahun 1962 Peta Tanah di Emplasemen: Semarang, Kemijen, Semarang Tawang dan Semarang Pelabuhan Lintas Semarang -Yogyakarta



**Gambar 1. Grondkaart No.: W. 17286B**

**Sumber:** Dokumen Rencana PDSK BTP Kelas 1 Semarang

Penguasaan atas tanah sendiri ini dapat berupa penguasaan secara fisik maupun secara yuridis, yang mana dalam ini adalah penguasaan secara fisik

oleh masyarakat Kebonharjo, serta PT. KAI sebagai pihak yang menguasai secara yuridis. PT. KAI ini dalam arti penguasaan secara yuridis dalam bentuk gronddkaartnya ini sebagai salah satu bentuk hak yang harus dilindungi oleh hukum. Apalagi dengan adanya keputusan pengadilan mengenai kemenangan PT. KAI dengan dasar gronddkaartnya serta keputusan BPN yang menyatakan batal sertifikat masyarakat yang sudah terbit ini maka memberikan suatu wewenang kepada pihak pemegang hak untuk dapat menguasai secara fisik atas tanah yang diwakunya. Begitu pentingnya fungsi tanah sehingga kepemilikan kepemilikan dan pemanfaatan tanah dilindungi oleh aturan hukum karena merupakan salah satu bagian dari hak asasi manusia (Wiryani & Najih, 2021).

Penguasaan tanah PT. KAI oleh masyarakat Kebonharjo ini menimbulkan permasalahan yang cukup pelik. Hal ini memunculkan berbagai perlawanan antara satu sama lain. Disisi lain masyarakat ingin mempertahankan tanah tersebut demi melangsungkan kehidupannya dan disisi lain PT. KAI ingin menggunakan tanahnya sebagai jalur operasinal pengirim barang yang juga berguna bagi kepentingan umum. Menurut penuturan warga sekaligus sebagai koordinator masyarakat Kebonharjo yaitu H. Supardjo dalam melakukan perlawanan ada sebab akibat yang menimbulkan terjadinya konflik ini. Permasalahan yang terjadi awalnya dimulai pada tahun 2016, dimana PT. KAI dengan paksa ingin mengambil alih lahan yang diduduki masyarakat dengan semena-mena.

Pada awalnya penyediaan tanah ini ditangani sendiri secara langsung oleh PT. KAI yang menurut pendapat warga PT. KAI juga arogan serta semena-mena. Hal ini ditunjukkan dengan penawaran dari PT. KAI dalam memberikan ganti rugi kepada masyarakat yang menguasai tanah sebesar Rp. 250.000/ meternya, tentu saja hal tersebut ditolak mentah-mentah oleh masyarakat karena ganti rugi tersebut tidak sebanding dengan usaha perawatan warga terhadap tanah tersebut. Hal tersebut menimbulkan konflik yang berkepanjangan dan tidak terselesaikan karena antara PT. KAI dan masyarakat saling melawan satu sama lain.

Gronddkaart sebagai bukti yang dimiliki oleh PT. KAI tidak menyurutkan niat warga untuk mempertahankan tanah yang sudah mereka tempati berpuluh-puluh tahun. Dalam arti masyarakat tidak mau pergi dan pindah begitu saja, karena masyarakat sudah mengeluarkan cukup banyak biaya untuk merawat tanah yang ditempati hingga menjadi pemukiman seperti saat ini. PT. KAI juga dianggap mengambil tanah tersebut secara mendadak sehingga menyulutkan perlawanan warga karena tidak diberitahukan jauh-jauh

hari. Sehingga pada akhirnya permasalahan terus berlanjut dan tidak menemukan titik temu baik bagi masyarakat maupun bagi PT. KAI

Permasalahan penguasaan atas tanah PT. KAI oleh masyarakat Kebonharjo yang tidak kunjung selesai ini mengakibatkan terhambatnya proses reaktivasi. Dalam upaya reaktivasi merupakan salah satu upaya untuk menghidupkan kembali jalur kereta api yang sudah lama tidak beroperasi sehingga dibutuhkan adanya penertiban. (Rahmawati et al., 2022) Penertiban ini berupa penggusuran rumah-rumah warga untuk membebaskan lahan dan menyediakan tanah untuk digunakan sebagai jalur rel kereta api Stasiun Tawang-Pelabuhan Tanjung Emas. Penyediaan tanah untuk reaktivasi ini tentunya akan melibatkan penolakan dari berbagai pihak, apalagi reaktivasi ini merupakan proyek lintas kepentingan antara Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang dalam hal ini adalah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas 1 Semarang selaku pihak regulator yang mewakili PT. KAI sebagai instansi yang membutuhkan tanah dengan masyarakat Kebonharjo yang sudah puluhan tahun menguasai tanah.

Berdasarkan dengan hasil pengamatan yang sudah dilakukan di lapangan oleh BTP Kelas 1 Semarang sebagai pihak atau instansi yang membutuhkan tanah yang mewakili PT. KAI yang dalam hal ini disampaikan oleh Yusup Hakim Juarno A.Md. KA, dalam upaya penertiban yang akan dilakukan, terdapat beberapa masyarakat yang terkena dampak dalam proyek reaktivasi ini. Pada tahap 1 ada sebanyak 67 bidang bangunan dengan jumlah kepenguasaan masyarakat sekitar 54 orang, yang mana di dalam 67 bidang tersebut ada 4 bidang berupa fasilitas umum masyarakat Kebonharjo dan 1 bidang bangunan berupa prasasti. Kemudian, disusul dengan adanya tahap 2 yang mengakibatkan 8 bidang dengan kepenguasaan 8 orang kembali terdampak.

Masyarakat yang terdampak tersebut ada beberapa yang menguasai lebih dari satu bidang, artinya ada 1 orang yang bahkan menguasai 3 atau lebih bidang tanah. Penguasaan tanah oleh masyarakat terhadap tanah-tanah PT. KAI ini menjadi faktor utama yang menyebabkan terhambatnya rencana reaktivasi jalur kereta api Stasiun Tawang-Pelabuhan Tanjung Emas. Permasalahan penguasaan dan penggunaan tanah dengan iktikad baik dalam jangka waktu yang lama oleh masyarakat Kebonharjo yang tak kunjung terselesaikan tersebut mengakibatkan perlunya peran serta pihak ketiga sebagai pihak yang menengahi antara masyarakat sebagai penguasa dengan BTP selaku instansi yang membutuhkan tanah. Pihak ketiga disini adalah pihak Pemerintah Daerah atau Tim Terpadu selaku pihak yang memfasilitasi dalam menangani

permasalahan yang ada dengan menggunakan mekanisme Penanganan Dampak Sosial Kemasyarakatan.

PDSK ini diatur di dalam Perpres 62/2018 yang menjelaskan bahwa PDSK merupakan sebuah upaya yang dilakukan untuk menangani permasalahan sosial dengan memberikan sejumlah uang atau yang disebut dengan santunan kepada masyarakat yang menguasai tanah milik Negara atau tanah milik Pemerintah, Pemda, BUMN atau BUMD dengan iktikad baik dalam jangka waktu yang lama terhadap tanah-tanah yang akan digunakan untuk pembangunan nasional bagi kepentingan umum (Sylviana, 2020). Dalam reaktivasi ini diperlukan adanya tanah kosong guna pembangunan jalur rel kereta api, sehingga hal tersebut membutuhkan penyediaan tanah atau yang disebut juga sebagai pengadaan tanah yang dipergunakan bagi terlaksananya pembangunan nasional bagi kepentingan umum.

Ada 2 lingkup PDSK yang tertulis di dalam Perpres 62/2018 pada Pasal 2 Ayat (1) yaitu berupa Proyek Strategis Nasional dan Proyek Non Strategis Nasional. PSN merupakan sebuah proyek yang dicanangkan oleh Pemerintah Indonesia, Pemda, atau badan usaha yang sifatnya adalah strategis dan mempunyai urgensi atau kepentingan yang tinggi untuk dapat segera direalisasikan demi terwujudnya pembangunan yang merata (Fauzi, 2021). Untuk proyek dalam bentuk Non-PSN ini adalah program dalam pembangunan yang tidak masuk ke dalam proyek strategis artinya harus dirapatkan dan diputuskan di dalam rapat Kemenko Bidang Perekonomian. Dalam hal ini proyek reaktivasi jalur kereta api Stasiun Semarang Tawang-Pelabuhan Tanjung Emas masuk ke dalam lingkup Non-PSN yang sudah diputuskan dalam rapat Kemenko Bidang Perekonomian (Rasyid et al., 2022).

Dalam Pasal 4 Perpres 62/2018 menyebutkan ada beberapa kriteria masyarakat sebagai penguasa tanah yang bisa mendapatkan santunan. mempunyai sebuah identitas diri atau berupa keterangan kependudukan yang harus disahkan oleh kecamatan setempat dan tidak mempunyai hak atas tanah yang telah dikuasainya tersebut atau artinya tanah masyarakat tersebut adalah tanah yang sudah diakui secara sah sebagai tanah milik negara yang dalam hal ini adalah tanah aset milik PT. KAI. Kemudian disusul di dalam Pasal 5 yang menegaskan ada dua syarat penguasaan tanah oleh masyarakat, yang pertama menyatakan bahwa masyarakat tersebut sudah memanfaatkan dan juga menguasai fisiknya tanah secara terus menerus dengan jangka waktu paling singkat adalah 10 tahun. Syarat yang kedua adalah masyarakat sebagai penguasa dalam memanfaatkan dan menguasai atas tanah tersebut didasarkan dengan iktikad baik yaitu secara terbuka, dan tidak diganggu gugat, serta diakui dan

juga dibenarkan adanya oleh pemilik hak atas tanah dan/atau lurah/kepala desa setempat.

Upaya pembebasan lahan yang menurut BTP Kelas 1 Semarang sebagai pihak PT. KAI ini adalah salah satu bentuk penertiban agar tanah yang dikuasai dapat digunakan oleh PT. KAI dan bebas dari bangunan masyarakat. Dalam upaya pembebasan tanah yang dikuasai oleh masyarakat Keboharjo dalam pelaksanaan proyek reaktivasi yang mengakibatkan hilangnya sebagian atau seluruh bangunan-bangunan yang sudah didirikan oleh masyarakat dalam jangka waktu yang lama atas dasar iktikad baik ini, membutuhkan suatu tahapan atau prosedur dalam pelaksanaannya. Adanya tahapan atau prosedur yang harus dijalankan ini, yang nantinya dapat digunakan untuk menentukan penggantian kerugian bangunan atas penguasaan tanah tersebut, baik berupa pemberian uang santunan atau dalam bentuk relokasi.

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan menurut Ilham Pribadi, S.H., M.H sebagai pihak fasilitator dari Pemerintah Daerah atau Tim Terpadu yang menangani permasalahan dengan PDSK ini menyatakan bahwa dalam pasal 6 Permen ATR/BPN 6/2020 tentang ketentuan pelaksanaan PDSK ada beberapa tahapan atau prosedur yang harus ditempuh dalam pelaksanaan reaktivasi jalur kereta api Semarang Tawang-Pelabuhan Tanjung Emas ini yaitu:

#### 1. Tahap Persiapan

##### a. Pembuatan Dokumen Rencana Penanganan Dampak Sosial Kemasyarakatan

Disini, instansi yang membutuhkan tanah atau sebagai pemegang hak atas tanah yang dikuasai masyarakat Keboharjo tersebut yang dalam hal ini adalah BTP Kelas 1 Semarang mulai menyusun sebuah dokumen yang dinamakan dengan Dokumen Rencana PDSK. Dalam dokumen rencana PDSK tersebut sesuai Pasal 7 Ayat (2) Perpres 62/2018 memuat mengenai:

- a) Dimana letak tanah yang dikuasai dan berapa luas tanah serta bagaimana kondisi tanah yang dikuasai masyarakat tersebut;
- b) Di dalamnya memuat data-data identitas masyarakat yang menguasai tanah tersebut;
- c) Serta, berisikan mengenai gambaran umum dari situasi serta kondisi dari masyarakat yang menguasai tanah.

##### b. Penyampaian Dokumen Rencana PDSK kepada Gubernur

Dokumen rencana PDSK yang sudah dirancang oleh instansi yang membutuhkan tanah atau BTP Kelas 1 Semarang selaku pihak regulator



yang dalam hal ini mewakili PT. KAI ini kemudian disampaikan kepada Gubernur untuk diperiksa.

c. Pembentukan Tim Terpadu

Setelah Gubernur menerima dokumen rencana PDSK dari BTP Kelas 1 Semarang kemudian mulailah membentuk sebuah tim yang disebut sebagai Tim Terpadu PDSK. Tim Terpadu yang sudah dibentuk diketuai oleh Sekretaris Daerah Provinsi yang beranggotakan:

- a) Para Pejabat yang berkaitan dengan bidang pengadaan tanah yang ada di Lingkungan Kantor Wilayah Badan Pertanahan Nasional Provinsi;
- b) Para Pejabat dari satuan kerja Perangkat Daerah Provinsi dan Kabupaten/Kota yang berkaitan dan membidangi urusan mengenai pertanahan;
- c) Para Pejabat dari Kantor Pertanahan setempat pada bagian pengadaan tanah;
- d) Camat dan lurah setempat; dan
- e) Para pihak yang diperlukan.

Kemudian, Tim Terpadu juga membentuk sebuah Satuan Tugas (Satgas) PDSK yang mempunyai tugas dalam melaksanakan tahapan selanjutnya yaitu tahapan pendataan, verifikasi, dan juga validasi pada subjek beserta objek yang digunakan dalam PDSK. Satgas PDSK ini dianggotai oleh:

- a) Pegawai atau Pejabat yang nantinya sebagai ketua PDSK, yang diusulkan dan ditunjuk oleh Instansi yang membutuhkan tanah dalam hal ini BTP Kelas 1 Semarang sebagai pihak PT. KAI sebagai pihak yang mengajukan permohonan PDSK;
- b) Kepala Seksi (Kasi) infrastruktur dalam pertanahan atau pegawai sebagai anggota yang diusulkan pada Kantor Pertanahan;
- c) Para perangkat kelurahan atau perangkat desa setempat yang menjabat sebagai anggota dalam satuan tugas PDSK; dan
- d) Pegawai atau pejabat lain apabila diperlukan yang ditunjuk dan diusulkan dari instansi lain sebagai anggota satgas PDSK.

Tim Terpadu mempunyai beberapa tugas dalam tahap pendataan ini, sebagaimana yang tertera dalam Pasal 8 Ayat (2) Perpres 62/2018 yaitu:

- a) Melakukan sebuah pendataan, memverifikasi, dan juga memvalidasi bidang tanah yang dikuasai oleh masyarakat;
- b) Melakukan sebuah pendataan, memverifikasi, dan juga memvalidasi masyarakat yang menguasai tanah;



- c) Memberikan usulan bentuk PDSK, apakah berupa uang santunan atau berupa relokasi;
  - d) Menunjuk pihak independen sebagai penilai untuk menghitung berapa besaran nilai uang santunan yang akan diberikan;
  - e) Memfasilitasi dalam upaya menyelesaikan segala permasalahan dan hambatan yang terjadi dalam proses pelaksanaan PDSK;
  - f) Memberikan rekomendasi kepada Gubernur mengenai berapa besaran nilai uang santunan masyarakat; dan
  - g) Merekomendasikan tata cara atau mekanisme dalam pemberian uang santunan.
  - h) Realisasi atau Pelaksanaan Penanganan Dampak Sosial Kemasyarakatan Oleh Tim Terpadu
- d. Pemberitahuan

Setelah terbentuknya Tim Terpadu dan Satuan Kerja PDSK untuk menangani masalah antara PT. KAI dengan Masyarakat Kebonharjo ini Tim Terpadu bersama Satgas mulai melaksanakan pemberitahuan kepada masyarakat yang berhak sebagai pihak yang terdampak melalui perantara dari Lurah atau seorang Kepala Desa. Namun, dalam hal ini pihak dari Tim Terpadu sebagai fasilitator dan pihak dari BTP Kelas 1 Semarang selaku Instansi yang membutuhkan tanah ikut melaksanakan pemberitahuan kepada masyarakat yang terdampak dengan melakukan sebuah sosialisasi. Sosialisasi yang dilakukan ini dapat dilakukan dengan bertatap muka secara langsung ataupun dengan surat pemberitahuan, tetapi Tim Terpadu bersama Instansi yang membutuhkan tanah melakukan dengan mekanisme bertatap muka secara langsung dengan masyarakat.

## 2. Tahap Pendataan

Pada tahapan ini, setelah dilakukannya pemberitahuan berupa sosialisasi dengan bertatap muka secara langsung kepada masyarakat yang terdampak proyek reaktivasi ini. Satgas mulai berperan dalam tahap pendataan ini yakni:

- 1) Melakukan pendataan, verifikasi dan validasi kepada masyarakat Kebonharjo. Mulai dari berapa luas bangunannya, jenis bangunannya, berapa jumlah dan jenis tanaman yang tumbuh di atas tanah, serta segala benda-benda lain yang berdiri di atas tanah tersebut;
- 2) Penyerahan hasil pendataan, verifikasi, dan validasi. Setelah dilaksanakannya pendataan, verifikasi, dan validasi di Kebonharjo oleh

Satgas PDSK atas daftar nama-nama masyarakat yang tercantum dalam dokumen rencana PDSK, kemudian hasilnya tersebut ditanda tangani oleh Ketua Satgas dan diserahkan kepada Ketua Tim Terpadu.

- 3) Pengumuman hasil pendataan, verifikasi, dan validasi. Hasil yang diserahkan kepada Ketua Tim Terpadu ini kemudian diberitahukan dan diumumkan di Kantor Kecamatan Semarang Utara, Kantor Kelurahan Tanjung Emas, dan Lokasi pembangunan reaktivasi jalur rel kereta api di Kebonharjo dengan jangka waktu paling lama adalah 7 hari kerja. Dalam pengumuman yang disampaikan tersebut harus ditanda tangani oleh Tim Terpadu.
- 4) Keberatan Hasil Pendataan, Verifikasi, dan Validasi. Jika ada pihak-pihak yang merasa keberatan dengan pengumuman hasil pendataan, verifikasi, dan validasi yang tidak sesuai maka dapat menyampaikan dan mengajukan keberatan kepada Tim Terpadu selaku pihak yang memfasilitasi PDSK. Keberatan ini disampaikan dalam kurun waktu 7 hari sejak diumumkannya hasil pendataan, verifikasi, dan validasi
- 5) Penindaklanjutan atas keberatan masyarakat Kebonharjo. Dengan adanya pengajuan keberatan dari sejumlah 7 masyarakat Kebonharjo ini maka Tim Terpadu memberikan mandat kepada Tim Satgas PDSK untuk kembali melaksanakan verifikasi atas keberatan yang dikeluhkan oleh masyarakat. Dengan adanya verifikasi ulang ini akan menentukan apakah keberatan masyarakat Kebonharjo tersebut dapat diterima atau ditolak. Sehingga, jika keberatan yang diajukan diterima Tim Terpadu ini dapat memperbaiki ajuan keberatan masyarakat Kebonharjo yang terdampak dan juga membuat suatu berita acara perubahan hasil pendataan, verifikasi, dan validasi dan harus bertandatangan ketua Tim Terpadu yaitu Sekretaris Daerah. Jika keberatan masyarakat Kebonharjo ditolak, maka Tim Terpadu juga membuat berita acara penolakan yang di dalamnya dicantumkan alasan atas ditolaknya keberatan.

Di dalam tahapan pendataan, verifikasi, dan validasi inilah Satgas PDSK tugas dan perannya sangat dibutuhkan, karena fungsi dari pembentukan tim Satuan Tugas PDSK ini sendiri adalah sebagai pelaksana dilapangan yaitu di Kebonharjo.

### 3. Tahap Penilaian

Pada tahap penilaian ini dijalankan oleh appraisal atau pihak penilai publik, yang mana pihak yang mengusulkan appraisal atau penilai dalam menghitung jumlah besaran nilai dari uang satuan ini adalah instansi yang membutuhkan tanah yaitu BTP Kelas 1 Semarang sesuai berdasarkan

ketentuan yaitu peraturan perundang-undangan. Kemudian BTP Kelas 1 Semarang menyampaikan kepada Tim Terpadu dan Ketua Tim Terpadu yang nantinya menetapkan jasa penilai berdasarkan dengan usulan dari BTP selaku instansi yang memiliki tanah. Appraisal atau pihak Independen sebagai penilai dalam memberikan penilaian untuk besaran nilai uang santunan yang akan diberikan kepada masyarakat ini melihat dengan berdasarkan pada biaya pembersihan dari segala sesuatu yang berada di atas tanah, biaya untuk mobilisasi, sewa rumah yaitu paling lamanya adalah 12 bulan, dan tunjangan dari kehilangan pendapatan dari pemanfaatan tanah selama menguasai berupa biaya penggantian bangunan yang diatas tanah dan tanaman yang tumbuh.

Kemudian setelah hasil penilaian yang dilakukan oleh appraisal ini keluar, Tim Terpadu mulai menyusun rekomendasi kepada Gubernur selaku Kepala Daerah dalam jangka waktu paling lama yaitu 14 hari kerja sejak diterimanya hasil penilaian oleh appraisal, agar dapat menetapkan beberapa perihal yaitu terkait jumlah daftar seluruh masyarakat sebagai penerima uang santunan, berapa besaran dari nilai uang santunan, dan juga bagaimana tata cara atau mekanisme yang digunakan dalam pelaksanaan pemberian santunan kepada masyarakat yang terdampak.

#### 4. Tahap Pemberian Santunan

Dengan berdasarkan dari rekomendasi yang disusun oleh Tim Terpadu kepada Gubernur ini, kemudian Gubernur mengeluarkan Surat Keputusan Jawa Tengah yang di dalamnya berisi daftar seluruh masyarakat yang terdampak sebagai pihak yang berhak menerima santunan, besaran nilai santunan yang didapatkan, dan tata cara dalam pemberian santunan. Dengan dikeluarkannya surat keputusan Gubernur maka instansi yang membutuhkan tanah atau dalam hal ini Kemenhub DJKA Balai Teknik Perkeretaapian Kelas 1 Semarang selaku pihak dari PT. KAI memberikan sejumlah ganti rugi atas bangunan masyarakat dengan uang santunan. Santunan yang diberikan ini dapat berupa uang atau relokasi.

Dalam pembayaran santunan berupa uang ini, dapat dilakukan baik melalui transaksi secara tunai ataupun transaksi bank. Kemenhub DJKA Balai Teknik Perkeretaapian Kelas 1 Semarang dalam memberikan uang santunan kepada masyarakat Kebonharjo harus diserahkan paling lambat 14 hari kerja sejak keluarnya Surat Keputusan Gubernur Jawa Tengah. Pelaksanaan pemberian uang santunan kepada masyarakat Kebonharjo ini dibantu oleh Tim Terpadu selaku fasilitator dalam PDSK.

#### 5. Tahap Pendokumentasian dan Pengadministrasian

Tahap yang paling terakhir adalah tahap pendokumentasian dan pengadministrasian. Dalam tahap ini Tim Terpadu bertugas untuk mengumpulkan, mengelompokkan, mengolah dan menyimpan berbagai data-data yang diperoleh terkait dengan Penanganan Dampak Sosial Kemasyarakatan. Data-data tersebut dapat didokumentasikan, diarsipkan, dan disimpan oleh pemilik tanah atau instansi yang membutuhkan tanah, data atau dokumen tersebut bisa dalam bentuk buku maupun data elektronik

Setelah 5 (lima) tahap sudah terlaksana dan uang santunan telah sampai ditangan masyarakat maka masyarakat wajib untuk mengosongkan tanah yang dikuasainya tersebut paling lama 7 hari sejak diterimanya uang santunan yang dibayarkan oleh instansi yang membutuhkan tanah. Tanah-tanah PT. KAI yang sudah dikosongkan dari penguasaan masyarakat tersebut kemudian diamankan fisiknya oleh pihak lembaga atau Kementerian Pemerintah Daerah, BUMN, atau BUMD. Selanjutnya Sekretaris Daerah selaku Ketua Tim Terpadu ini menyerahkan dokumen/data hasil pelaksanaan PDSK kepada Intansi yang membutuhkan tanah, yang kemudian BTP Kelas 1 Semarang dapat langsung melakukan pembangunan.

PDSK ini dilakukan sejatinya memiliki tujuan untuk menjadi jalan tengah dalam memfasilitasi penanganan permasalahan yang terjadi cukup lama antara masyarakat Kebonharjo dengan PT. KAI. Setiap pihak individu memiliki kepentingan masing-masing yang berbeda dalam melangsungkan kehidupannya baik dalam ranah tempat tinggal ataupun pekerjaannya. Misalnya saja masyarakat Kebonharjo menguasai tanah tersebut untuk dimanfaatkan dan didirikan bangunan tempat tinggal ataupun tempat usaha, sedangkan oleh PT. KAI akan digunakan sebagai jalur operasional dalam menjalankan pekerjaannya untuk jalur pengangkutan barang dan peti kemas.

Upaya melalui PDSK ini dilakukan dengan mengacu pada Perpres 62/2018, selain itu juga di dukung dengan Permen ATR/BPN 6/2020 yang artinya pelaksanaannya didasarkan pada ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dasar inilah yang akan memberikan kepastian hukum bagi setiap orang dalam mendapatkan hak-haknya. Perpres 62/2018 dan Permen ATR/BPN 6/2020 ini akan memberikan jaminan bagi seluruh pihak yang berhak untuk terhindar dari kesewenang-wenangan pemerintah dalam menjalankan tugasnya. Aturan tersebut menjadi pedoman utama yang digunakan dalam pelaksanaan PDSK sebagai acuan utama yang dapat membatasi berbagai tindakan yang tidak diharapkan.

Perpres ini sangat selektif dalam mengklasifikasikan proyek apa saja yang dapat ditangani melalui PDSK ini, salah satunya adalah proyek reaktivasi jalur kereta api Stasiun Tawang-Pelabuhan Tanjung Emas ini yang merupakan salah satu proyek Non PSN yang sudah dirapatkan dan diputuskan dalam rapat Kementerian Koordinator Perekonomian. Pembangunan dalam suatu negara tidak selalu memihak pada rasa kemanusiaan. Terkadang juga dalam sebuah pembangunan malah mengesampingkan pihak yang lemah dan megedepankan pihak yang kuat. Namun, dalam pelaksanaan PDSK yang berdasarkan Perpres 62/2018 dan Permen ATR/BPN 6/2020 ini memberikan perlindungan hukum bagi pihak-pihak yang berkepentingan. Hak-hak masyarakat Kebonharjo sebagai warga negara yang wajib untuk dilindungi oleh negara, begitu juga instansi yang membutuhkan tanah dengan tujuan pembangunan nasional bagi kepentingan umum juga menjadi prioritas utama demi kemajuan bangsa.

Negara wajib memberikan perlindungan hukum bagi setiap warga negara baik itu dari masyarakat Kebonharjo yang terdampak, maupun pihak PT. KAI selaku pemilik tanah. Mekanisme melalui PDSK ini dapat diartikan sebagai salah satu upaya dalam menengahi, mengkoordinasikan, dan juga mengintegrasikan berbagai hal lintas kepentingan yang ada di masyarakat. Implementasi dari perpres 62/2018 tentang PDSK dan Permen ATR/BPN 6/2020 inilah yang dapat disebut sebagai peran hukum dalam pembangunan nasional bagi kepentingan umum. Hakikatnya hukum ini sebagai sebuah alat dalam kontrol pembangunan dan sosial, serta sarana penegak keadilan dari berbagai lintas kepentingan berbagai individu (Widyawati, 2020).

Sebagaimana PT. KAI yang mendasarkan bukti kepemilikan sahnya dengan *grondkaart* maka dilindungi secara hukum bahwa PT. KAI sebagai pemilik sah secara yuridis tanah yang dikuasai warga tersebut dan akan digunakan dalam rangka reaktivasi jalur kereta api untuk kepentingan umum untuk bisa mendapatkan kembali tanahnya, tetapi masyarakat sebagai pihak yang terdampak juga memiliki hak diberikan perlindungan hukum serta di nilai perjuangannya karena sudah merawat tanah tersebut hingga seperti saat ini sesuai yang tertera di Perpres yaitu diberikannya uang santunan. Terciptanya pembangunan dalam proyek reaktivasi ini tentu memerlukan sinergitas antara masyarakat Kebonharjo yang terdampak dengan Instansi yang membutuhkan tanah yang penanganannya difasilitasi oleh Pemerintah.

Upaya yang dilakukan oleh Pemerintah dengan cara PDSK ini bukan semata-mata untuk kepentingan individu melainkan juga sebagai fasilitator antara masyarakat yang terdampak dan PT. KAI sebagai instansi yang

membutuhkan tanah ini agar dapat saling mendapatkan hak-haknya masing-masing dan mencapai kesepakatan. Negara, yang diwakili melalui pemerintah ini mempunyai wewenang untuk memanfaatkan tanah serta mengatur dan menyelenggarakan fungsi dan peruntukan tanah. Pemerintah selayaknya menjadi fasilitator yang mengedepankan keadilan dengan bijaksana bagi pihak-pihak yang berkonflik agar dapat tercipta kesejahteraan bersama (Hadiyono, 2020).

Adanya dasar hukum yang sah dan pemberlakuan di masyarakat ini sebagai gambaran bahwa hukum dapat memberikan kepastian kepada masyarakat akan pentingnya fungsi tanah sehingga kepemilikan dan pemanfaatannya dapat dilindungi sebagai salah satu bagian hak asasi manusia. Pelaksanaan di lapangan yang didasarkan pada Pepres 62/2018 dengan Permen 6/2020 ini memberikan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang berkepentingan agar terhindar dari perilaku kesewenang-wenangan pemerintah dalam upaya melakukan pembangunan nasional (Marbun, 2022). Karena peraturan perundang-undangan disini sebagai tiang pokok dalam melakukan segala tindakan yang di lakukan oleh pemerintah dalam memberikan kebijaksanaan terhadap segala masalah yang terjadi dalam hidup bermasyarakat.

Hal penting yang utama dalam memberikan pengaruh terhadap keberhasilan berjalannya penyelenggaraan pemerintahan dalam suatu daerah yang baik adalah dengan melakukan pembangunan, merujuk terhadap pembangunan sarana prasarana dan infrastruktur kepentingan umum. Namun diatas itu semua Pemerintah sebagai pejabat negara juga menjadi wakil masyarakat, artinya pemerintah meskipun menjalankan tugasnya untuk negara yang semata-mata demi kemakmuran masyarakat juga harus memperhatikan hak-hak masyarakat dalam bentuk apapun. Pemerintah tidak mengesampingkan kepentingan individu dan keadilan masyarakat (Purnama, 2021). Sehingga regulasi yang sudah diciptakan harus tetap dijalankan.

## **Simpulan**

Tanah dalam hal ini sangat memberikan manfaat yang sangat besar bagi terlaksananya sebuah pembangunan nasional. Namun, proses pembangunan nasional seringkali terhambat akibat ketersediaan tanah yang tidak memadai. Tanah PT. KAI yang akan digunakan untuk pembangunan nasional ini dikuasai oleh warga Kebonharjo dengan iktikad baik dan dalam waktu yang lama, sehingga hal ini tentu akan menghambat proses pembangunan. Permasalahan penyediaan tanah yang berkepanjangan tersebut membutuhkan



suatu penanganan dengan melibatkan pihak ketiga yaitu Pemerintah Daerah atau Tim Terpadu sebagai pihak fasilitator dengan menggunakan upaya PDSK. Pelaksanaan PDSK untuk reaktivasi jalur kereta api Semarang Tawang-Pelabuhan Tajung Emas Kota Semarang ini dilaksanakan dengan melalui 5 tahap sesuai dengan regulasi yang ada yaitu Perpres 62/2018 dan juga Permen 6/2020 yaitu Tahap Persiapan; Tahap Pendataan; Tahap Penilaian; Tahap Pemberian Santunan; dan Tahap Pendokumentasian dan Pengadministrasian.

Segala upaya yang dilakukan oleh Pemerintah disini adalah untuk melindungi hak-hak dari kedua belah pihak, dimana Pemerintah mendasarkan pelaksanaannya pada regulasi atau aturan hukum yang berlaku. Hal ini tentu akan memberikan kepastian bagi pihak-pihak yang berkonflik dalam upaya penyediaan tanah ini. Artinya hak-hak kedua belah pihak yakni masyarakat Kebonharjo sebagai pihak yang menguasai tanah dan PT. KAI sebagai instansi yang membutuhkan tanah dapat mendapatkan jalan tengah dengan melalui upaya PDSK atau berupa pemberian uang santunan sehingga masyarakat juga bersedia untuk pindah dan proyek reaktivasi dapat terlaksana.

## Referensi

- Abdussamad, Z. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif*. CV. syakir Media Press.
- Abubakar, R. (2021). *Pengantar Metodologi Penelitian*. SUKA-Press UIN Sunan Kalijaga.
- Arnowo, H. (2022). Peran Bank Tanah Dalam Pengaturan Penyediaan Tanah. *Jurnal Inovasi Penelitian*, 2(8.5.2017), 2003–2005. file:///C:/Users/USER/Downloads/1277-Article Text-3253-1-10-20220131 (1).pdf
- Fauzi, F. (2021). Social Justice: The Basis for Implementing Compensation in Land Acquisition for the National Strategic Projects in Indonesia, *Bhumi. Jurnal Agraria Dan Pertanahan*, 7(1), 14–27. <https://doi.org/10.31292/bhumi.v7i1.452>
- Firmando, H. B. (2021). Sistem Pertanahan Tradisional Pada Masyarakat Batak Toba Dan Relevansinya Di Kawasan Danau Toba (Analisis Sosiologis). *Jurnal Ilmiah Sosiologi Agama (JISA)*, 4(2), 113–135. <http://jurnal.uinsu.ac.id/index.php/JISA/article/view/10077%0Ahttp://jurnal.uinsu.ac.id/index.php/JISA/article/viewFile/10077/4811>
- Hadiyono, V. (2020). Indonesia Dalam Menjawab Konsep Negara Welfare State dan Tatangannya. *Jurnal Hukum, Politik Dan Kekuasaan*, 1(1), 23. <https://doi.org/10.24167/jhpk.v1i1.2672>
- Hamler, H. L. C. O. (2021). LAND LAW IN THE COMMUNAL RIGHTS OF THE COMMUNITY. *PENA LAW: International Journal Of Law*, 2, 184–196.
- Karini, E. (2021). KEDUDUKAN GRONDKAART SEBAGAI BUKTI

- PENGUASAAN TANAH (Studi di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Kantor Devisi Regional IV Tanjung Karang). *Jurnal Kepastian Hukum Dan Keadilan*, 2(2), 11. <https://doi.org/10.32502/khdk.v2i2.3456>
- Larasati, M. A., & Sujadi, S. (2021). Implications of the Law of Land Acquisition for Development in the Public Interest on Land Acquisition Conflict Resolution. *Al-Isblab: Jurnal Ilmiah Hukum*, 24(2), 281–296. <https://doi.org/10.56087/aijih.v24i2.286>
- Lestari, S. E. (2020). The Role of Political Development in National Development: Indonesia. *Journal of Social Political Sciences*, 1(3), 207–217. <http://e-journal.unas.ac.id/index.php/jsps/article/view/22%0Ahttp://e-journal.unas.ac.id/index.php/jsps/article/download/22/21>
- Marbun. (2022). Mengkaji Kepastian Hukum Dan Perlindungan Hukum Terhadap Investasi Di Indonesia Melalui Lembaga Perizinan Online Single .... *Dharmasiswa: Jurnal Program Magister Hukum Fakultas Hukum Universitas Indonesia*, 2(3), 1243–1256.
- Muhaimin. (2020). *METODE PENELITIAN HUKUM*. Mataram University Press.
- Purnama, W. W. (2021). Efektivitas Peraturan Pertanahan dalam Menangani Pelanggaran Penggunaan Tanah tanpa Izin. *Jurnal Serambi Hukum*, 14(2), 42–48. <http://journal.uniba.ac.id/index.php/SH/article/view/921>
- Rahmawati, S. S., Giyarsih, S. R., & Sudrajat. (2022). Studi Keruangan Tingkat Kesejahteraan Rumah Tangga Penghuni Ex-Bantaran Rel Kereta Api di Kecamatan Majalaya. *Media Komunikasi Geografi*, 23(2), 198–216. <https://doi.org/10.23887/mkg.v23i2.51862>
- Ramadhani, R., & Lubis, U. S. (2021). Opportunities and Challenges for the Badan Pertanahan Nasional (BPN) in Handling Land Cases in the New Normal Era. *Legality: Jurnal Ilmiah Hukum*, 29(1), 1–15. <https://doi.org/10.22219/ljih.v29i1.14042>
- Rasyid, M. Q., Bintari, A., & Zakaria, S. (2022). Pelaksanaan Pengadaan Tanah Proyek Strategis Nasional Pada Tahapan Persiapan Oleh Pemerintah Provinsi Jawa Barat. *Jurnal Administrasi Pemerintahan (JANITRA)*, 2(2), 291–301.
- Saidah, C., Institut, Y., Islam, A., Laa, N., Bogor, R., Institut, S. A., Wasliman, I., & Sauri, R. S. (2020). Kebijakan Publik Dan Kinerja Birokrasi Pendidikan Dalam Kompleksitas Perkembangan: Kajian Rencana Pembangunan Nasional. *Jurnal Dirosah Islamiyah*, 2(2), 126. <https://doi.org/10.17467/jdi.v2i2.342>
- Salim, salim; S. (2012). *METODOLOGI PENELITIAN KUALITATIF*. Citapustaka Media.
- Sidiq, U. M. M. C. (2019). Metode Penelitian Kualitatif di Bidang Pendidikan. In *Journal of Chemical Information and Modeling* (Vol. 53, Issue 9). CV. Nata Karya. [http://repository.iainponorogo.ac.id/484/1/METODE PENELITIAN KUALITATIF DI BIDANG PENDIDIKAN.pdf](http://repository.iainponorogo.ac.id/484/1/METODE%20PENELITIAN%20KUALITATIF%20DI%20BIDANG%20PENDIDIKAN.pdf)

- Suhadi. (2019). *Dinamika Perolehan Tanah Untuk Pembangunan PLTU Batang*. BPFH UNNES.
- Suparman, U. (2020). *Bagaimana Menganalisis Data Kualitatif?* Pusaka Media.
- Sylviana, A. (2020). PENANGANAN DAMPAK SOSIAL KEMASYARAKATAN DALAM RANGKA PENYEDIAAN TANAH UNTUK PEMBANGUNAN NASIONAL SUATU KAJIAN YURIDIS. *Diponegoro Private Law Review*, 7, 1–16. <https://ejournal2.undip.ac.id/index.php/dplr/article/view/9721>
- Widyawati, A. (2020). the Role of the Law in Development Acceleration To Generate People Well-Being. *Jurnal Hukum Progresif*, 8(2), 98–109. <https://doi.org/10.14710/jhp.8.2.98-109>
- Wijaya, A. I. K. K., SH. MH., Dr. Ni Made Jaya Senastri, & Styawati, SH.MH, D. N. K. A. (2023). Land Acquisition for Development in the Public Interest: A Justice and Human Rights Perspective (Land Acquisition Study for Bali Cultural Center Development in Klungkung Regency, Bali). *International Journal of Social Science and Human Research*, 06(06), 3283–3287. <https://doi.org/10.47191/ijsshr/v6-i6-09>
- Wiryani, F., & Najih, M. (2021). The criticism of land procurement law to improve landowners welfare in indonesia. *Sriwijaya Law Review*, 5(2), 175–191. <https://doi.org/10.28946/slrev.Vol5.Iss2.1073.pp175-191>

#### DECLARATION OF CONFLICTING INTERESTS

The authors state that there is no conflict of interest in the publication of this article. *Penulis menyatakan tidak ada konflik kepentingan dalam publikasi artikel ini.*

#### FUNDING INFORMATION

None. *Tidak ada.*

#### ACKNOWLEDGMENT

None. *Tidak ada.*

#### HISTORY OF ARTICLE

Submitted : June 23, 2024  
 Revised : August 27, 2024  
 Accepted : January 9, 2025  
 Published : January 9, 2025

#### *Notification*

Starting from the 2024 issue, our journal has transitioned to a new platform for an enhanced reading experience. All new articles and content will now be available on this updated site. However, we would like to assure you that archived issues from 2021 to 2023 are still accessible via the previous site. You

can view these editions by visiting the following link:  
<https://journal.unnes.ac.id/sju/lsr/issue/archive>