
**Status Kepemilikan dan Konflik Tanah di Sekitar
Rel Kereta Api Surabaya Tahun 2013**

***Ownership Status and Land Conflict at Around Surabaya
Railroads in 2013***

Mawardi Purbo Sanjoyo¹

¹Program Studi Sejarah Peradaban Islam, FUAH UIN KHAS JEMBER

email: mawardiqsanjoyo@gmail.com

INFORMASI ARTIKEL

Diterima: 25 September 2021
Direvisi: 29 Desember 2021
Publikasi Online:
31 Desember 2021

KATA KUNCI

Kepemilikan, Konflik,
Tanah

ABSTRACT

Every big city generally experiences problems related to living space availability. This problem also afflicts Surabaya, which is often pinned as the second-largest city in Indonesia. One of the space points that is considered able to fulfill the living space by the urban poor community is the area on the edge of the railroad tracks, or around the tracks. The confrontation between regulations and residential areas that violate these regulations causes a conflict between government institutions and the communities on the edge of the rail. This paper aims to examine the problem of land around the railroad tracks in the city of Surabaya in 2013. The method used in this paper is the Historical Research Method. The result of this study is that the root cause of the land ownership conflict in Surabaya is the ownership of land certificates by the residents and binding rules at the national level. The residents own the certificate of eigendom verponding, as well as the green letter to be able to occupy the land, while the PT KAI is based on articles of railways. They demanded to stop the efforts to control the houses along the railroad tracks. In addition, they continue to defend every inch of land they own, until they receive a sense of justice from the authorities with commensurate compensation.

ABSTRAK

Di setiap kota besar pada umumnya permasalahan yang berkaitan dengan ketersediaan ruang hidup. Masalah ini juga menimpa Surabaya yang sering disematkan sebagai kota terbesar kedua di Indonesia. Salah satu titik ruang yang dianggap mampu memenuhi ruang hidup oleh kaum miskin kota adalah kawasan pinggir rel kereta api, atau sekitar rel. Berbenturannya antara peraturan dan kawasan pemukiman yang menyalahi aturan tersebut menimbulkan konflik antara institusi pemerintah dan masyarakat pinggir rel tersebut. Tulisan ini bermaksud mengkaji mengenai permasalahan tanah di sekitar bantaran rel kereta api di kota Surabaya pada tahun 2013. Metode yang dipakai dalam tulisan ini adalah Metode Penelitian Sejarah. Hasil dari penelitian ini adalah akar dari konflik kepemilikan tanah di Surabaya dimilikinya surat kepemilikan tanah di pihak penduduk dan aturan yang mengikat di tingkat nasional. Para penduduk memiliki sertifikat *eigendom verponding*, maupun surat hijau untuk dapat menempati tanah tersebut. Sedangkan PT KAI mendasarkan pada pasal-pasal tentang perkeretaapian. Keberatan warga yang menganggap mereka memiliki tanah dengan sah menimbulkan aksi. Mereka menuntut untuk dihentikannya upaya penertiban terhadap rumah-rumah di bantaran rel kereta api. Disamping itu, mereka terus mempertahankan setiap jengkal tanah yang mereka miliki, sampai rasa keadilan dari pihak yang berwenang dengan ganti rugi sepadan mereka terima.



Pendahuluan

Sebuah kota merupakan pusat dari aktifitas perekonomian di suatu daerah. Aktifitas perekonomian dari sebuah kota menyimpan permasalahan tersendiri. Masalah sosial di perkotaan, seperti pengangguran, pemukiman liar, dan lain-lain berjalan seiring dengan kemajuan kota itu sendiri. Masalah-masalah tersebut umumnya dialami pada sebagian besar kota-kota besar di Indonesia. Kota besar mempunyai faktor penarik yang cukup untuk berangkatnya kaum urban ke kota. Kemudian, pada saat kaum urban memutuskan untuk menetap di kota, maka permasalahan yang timbul adalah pencarian ruang untuk tinggal. Bagi kaum urban yang mempunyai penghasilan yang cukup untuk memperoleh ruang tempat tinggal, mereka dapat tinggal dengan nyaman di kota, tetapi bagaimana dengan kaum urban yang tidak mempunyai penghasilan yang cukup untuk memperoleh ruang untuk tempat tinggal?. Maka, dengan usaha-usaha menduduki ruang-ruang yang kosong mereka akan menjadikan ruang itu tempat tinggal mereka. Permasalahan seperti ini sudah

menjadi hal yang umum terjadi di kota-kota besar, kemudian hari akan menimbulkan pelik permasalahan sosial lainnya.

Masalah ruang kota bagi kaum urban yang seringkali terjadi juga terjadi di Surabaya, dengan predikat kota industri dan perdagangan yang melekat, kota ini menyimpan permasalahan bagi penduduk yang tinggal di dalamnya. Masalah penting yang dihadapi salah satu diantaranya adalah pertumbuhan dan konsentrasi penduduk yang pesat. Permasalahan mengenai penduduk di Surabaya terjadi sejak masa kolonial Belanda. Masuknya kaum-kaum urban ke wilayah kota Surabaya, terlebih karena diterapkannya UU Agraria tahun 1870, dimana dalam periode tahun tersebut juga terjadi perubahan pada masyarakat. Menurut (Basundoro, 2012) Perubahan tersebut adalah beralihnya masyarakat agraris ke masyarakat industri. Hal ini menyebabkan peralihan tenaga kerja yang semula untuk kepentingan pertanian menjadi tenaga kerja di pabrik-pabrik. Oleh karena itu arus penduduk dari desa ke kota untuk mencari pendapatan tunai semakin meningkat. Pendetang dari desa berdatangan karena selain mereka dapat bekerja apapun sekaligus dapat mencari hiburan yang beragam.

Padatnya pertumbuhan penduduk di Surabaya menimbulkan polemik lainnya adalah ruang tempat tinggal berkaitan dengan ketimpangan antara jumlah penduduk dan luasnya areal tanah untuk mendirikan tempat tinggal. Terlebih apalagi kota Surabaya tidak dapat memenuhi kebutuhan tempat tinggal bagi masyarakat kota sendiri maupun bagi pendatang yang mengais rejeki di kota. Masalah yang sejak dahulu menjadi hal yang umum terjadi di kota tersebut sampai saat ini sering ditemui. Banyaknya penggusuran-penggusuran pemukiman yang dianggap “menyalahi” aturan seringkali terlihat hingga saat ini. Ruang-ruang kosong memang menjadi sasaran bagi kaum miskin kota untuk mendapatkan tanah untuk membangun tempat tinggal mereka. Salah satu ruang yang dianggap mampu untuk didirikan bangunan oleh kaum miskin kota adalah kawasan pinggir rel kereta api, atau sekitar bantaran rel. Menurut (Faizal, 2013) Berbenturannya antara peraturan dan kawasan pemukiman yang dianggap liar dan menyalahi aturan tersebut menimbulkan konflik-konflik antara institusi pemerintah dan masyarakat pinggir rel tersebut, hal tersebut juga sesuai dengan pernyataan (Amrullah, 2013). Tulisan ini bermaksud membahas mengenai permasalahan tanah di sekitar bantaran rel kereta api di kota Surabaya. Maka ada dua permasalahan yang akan dijawab, yaitu:

- a. Bagaimana kasus tumpang tindih kepemilikan tanah di bantaran rel kereta api itu terjadi?
- b. Bagaimana masyarakat menyikapi hal tersebut yang berujung pada konflik kepemilikan tanah?

Tinjauan literatur

Status kepemilikan tanah menjadi hal yang penting dalam kajian ini, karena kurang jelasnya status tersebut berbenturan dengan aturan pemerintah yang baru atas status kepemilikan tanah oleh institusi, dalam hal ini adalah PT. Kereta Api Indonesia (KAI).

Menurut (Syahyuti, 2016), pada masa pemerintahan Hindia Belanda, ditetapkan *Domein Verklaring* yang diantaranya dicantumkan *Agrarische Wet* dalam Staatsblad No. 55 tahun 1870 dengan asas pokoknya adalah *domein* negara. Inti dari hal tersebut adalah semua tanah yang tidak dapat dibuktikan dengan adanya *egiendom*, maka tanah tersebut merupakan tanah negara, tetapi tanah adat tidak mendapatkan hak *eigendom* yang sah

Sementara itu dalam Undang-Undang Dasar Tahun 1945 Pasal 28 ayat (4) mengatur. bahwa setiap orang berhak mempunyai hak milik dan hak tersebut tidak boleh diambilalih secara sewenang-wenang oleh siapapun. Juga seperti dalam Undang Undang Pokok Agraria sebagai peraturan dasar hukum tanah nasional mengatur bahwa hak milik atas tanah adalah hak turun-temurun, terkuat dan terpenuh yang dapat dipunyai orang atas tanah, dengan mengingat ketentuan bahwa semua hak atas tanah mempunyai fungsi sosial.

Status kepemilikan tanah pun juga tidak terlepas dari hal konflik. Menurut kamus besar bahasa Indonesia konflik adalah percekcoKAN, perselisihan, pertentangan. Istilah konflik berasal dari kata dalam bahasa latin yaitu *configure* yang berarti saling memukul. Konflik juga dapat diartikan sebagai proses sosial antara dua orang atau lebih, kemudian salah satu pihak berusaha menyingkirkan pihak lain dengan cara-cara yang menurutnya dapat dilakukan. Sementara itu faktor penyebab konflik adalah perbedaan dalam diri individu yang didasari oleh perbedaan pemikiran. Dalam hal ini kaitan antara konflik dan kepemilikan tanah akan ditarik pada kasus yang terjadi di Surabaya, khususnya pada kawasan di sekitar bantaran rel. Konflik mewarnai penggusuran masyarakat di bantaran rel di Surabaya karena saling klaim sebagai pemilik sah tanah di bantaran rel antara PT. KAI dan masyarakat penghuni bantaran rel.

Konflik itu juga dihadapkan dengan permasalahan lain yang terjadi karena politik nasional. Pada saat kemerdekaan Indonesia didengungkan, dan proses nasionalisasi yang semula dikuasai oleh kolonial Belanda dibarengi dengan masalah yang kompleks juga. Salah satu masalahnya adalah ketika kekuasaan baru justru menjadi pewaris perilaku politik kolonial yang terus mendominasi kekuasaan atas tanah. Luthfi (2011) mengungkapkan proses nasionalisasi hanya pengalihan kekuasaan atas tanah sebagai modal dari swasta ke negara dan dari pihak asing ke Indonesia tanpa memberi ruang pada warga negara untuk menguasainya.

Metode

Metode yang dipakai metode penelitian sejarah. Menurut Kuntowijoyo metode penelitian sejarah ialah pelaksanaan petunjuk teknis tentang bahan, kritik, interpretasi, dan penyajian sejarah. Metode penelitian sejarah yang digunakan dalam penelitian ini terdapat empat tahap yang bertujuan untuk merekonstruksi kesejarahan. Kuntowijoyo, (2003) menjelaskan lima tahap penelitian sejarah itu sebagai berikut :

1. Pemilihan Topik

Topik dalam sebuah penelitian dipilih berdasarkan tingkat ketertarikan peneliti terhadap tema yang akan disusun berkaitan dengan tema yang dikaji. Dengan memperhatikan hal ini, peneliti akan lebih mudah merumuskan masalah penelitian yang akan dikaji. Mengingat alasan inilah peneliti memilih topik Status Kepemilikan dan Konflik Tanah di Bantaran Rel Kereta Api di Surabaya Tahun 2013

2. Heuristik (Pengumpulan Sumber)

Setelah menentukan tema atau topik penelitian, maka tahap selanjutnya adalah mengumpulkan sumber - sumber sejarah yang relevan dengan tema penelitian atau yang dikenal dengan istilah *heuristik*. Istilah "*heuristik*" berasal dari kata "*heuriskien*" yang dalam bahasa Yunani berarti "menemukan." Dalam konteks penulisan sejarah, heuristik biasanya diartikan sebagai kegiatan sejarawan untuk mengumpulkan sumber-sumber sejarah. Dalam Penelitian yang berjudul "Status Kepemilikan dan Konflik Tanah di Bantaran Rel Kereta Api di Surabaya Tahun 2013" peneliti mengumpulkan berbagai sumber sejarah yang relevan dengan tema penelitian berupa buku, jurnal, koran, dan sumber internet.

3. Kritik Sumber (Verifikasi)

Langkah selanjutnya setelah memperoleh sumber-sumber penulisan sejarah yang dibutuhkan dalam penelitian ialah verifikasi keabsahan sumber sejarah atau kritik sejarah. Kritik sumber merupakan usaha mengolah dan menyaring sumber-sumber yang telah dikumpulkan. Melalui upaya verifikasi data, peneliti memilih dan memilah data-data yang sungguh-sungguh relevan dengan penelitian ini untuk kemudian dijadikan sumber data untuk mendukung penelitian ini, sedangkan data lain yang kurang relevan tidak digunakan sebagai sumber.

Menurut Widja, (1989), kritik sumber dapat dibedakan menjadi dua jenis, yaitu, kritik ekstern dan intern. Kritik ekstern berkaitan dengan autensitas atau keaslian sumber sejarah. Kritik ini bertujuan untuk menganalisis apakah sumber- sumber yang diperoleh merupakan sumber asli atau hanya sumber turunan. Kritik ekstern juga berupaya meneliti utuh atau tidaknya sumber-sumber yang diperoleh. Kritik ekstern pada umumnya meneliti sumber-sumber sejarah berdasarkan gaya tulisan,

bahasa, warna kertas, serta bentuk dan jenis kertas dokumen, arsip, dan sebagainya yang dijadikan sumber sejarah.

Sedangkan kritik intern berkaitan dengan kredibilitas sumber sejarah. Kritik jenis ini dilakukan untuk memastikan bahwa sumber diperoleh memang merupakan sumber yang dicari. Kritik intern dilakukan untuk membuktikan bahwa kesaksian yang diberikan suatu sumber dapat dipercaya. Kritik intern dapat ditempuh dengan mengadakan penelitian intrinsik terhadap sumber-sumber yang didapatkan dan membandingkan data dari berbagai sumber.

4. Interpretasi

Menurut Pranoto (2001), Interpretasi adalah cara penulis menetapkan makna dan keterkaitan atau hubungan antara fakta-fakta yang telah berhasil dihimpun oleh penulis. Interpretasi perlu dilakukan dalam analisis sumber data sejarah untuk mengurangi unsur subjektifitas dalam kajian sejarah. Suatu objek sejarah dapat dipelajari secara objektif bila objek tersebut memiliki eksistensi yang merdeka di luar pikiran manusia agar memperoleh pengetahuan yang tidak memihak dan benar.

5. Historiografi

Historiografi merupakan cara penulisan, pemaparan, atau pelaporan hasil penelitian sejarah yang telah dilakukan. Ini adalah teknik akhir dari penelitian sejarah, di mana penulisan dari hasil penelitian ini dituangkan ke dalam laporan penelitian. Historiografi adalah usaha untuk menuliskan peristiwa secara kronologis, logis, dan sistematis dengan menerangkan fakta-fakta sejarah yang diperoleh sehingga akan dihasilkan suatu kisah yang ilmiah. Hasil dari historiografi ini adalah jurnal dengan judul Status Kepemilikan dan Konflik Tanah di Bantaran Rel Kereta Api di Surabaya Tahun 2013

Hasil & Diskusi

A. Status Tanah di Pinggir Rel Kereta Api

Rumah atau tempat tinggal merupakan salah satu kebutuhan dasar bagi manusia, karena merupakan unsur yang harus dipenuhi guna menjamin kelangsungan hidup manusia. Penduduk yang memiliki sejumlah harta atau dengan penghasilan yang memadai untuk mendirikan tempat tinggal dapat memiliki tempat tinggal. Sementara penduduk apalagi kaum urban yang tidak memiliki tempat tinggal maka mereka akan menempati ruang-ruang privat maupun ruang terbuka. Tanah-tanah yang dianggap tidak ditempati atau tidak diurus oleh pemiliknya banyak ditempati oleh kaum-kaum yang berjuang mencari

kehidupan di kota. Pada masa kolonial tanah di wilayah kota-kota di Hindia Belanda sebagaimana diungkapkan oleh Flieringa dibedakan antara lain:

1. Tanah bebas milik negara,
2. Tanah wakaf
3. Tanah dengan hak bangun
4. Tanah dalam milik pemerintah kota
5. Tanah-tanah partikelir
6. Tanah kepemilikan orang Eropa dan Timur Asing
7. Hak milik Agrarian
8. Kepemilikan komunal desa
9. Tanah milik desa dengan kepemilikan umum

Pada masa kolonial, ketika modernisasi sarana transportasi kereta api di Surabaya, dimulai pada tahun 1889 perusahaan swasta *Oost Java Stroomtram Maatschappij* (OJSM) mendapat kebebasan mengeksploitasi jaringan kereta api mulai Ujung sampai Sepanjang. Menurut Basundoro (2012) Kemudian pada tahun 1923 proyek tersebut diteruskan dengan jalur Darmo-Wonokromo-Kupang-Staadstuin-Sawahan dengan dipimpin oleh Ir. A. Terkhule. Seperti yang disampaikan sebelumnya banyak penduduk yang tidak memiliki akses tanah di Surabaya memilih menduduki tanah partikelir. Tanah-tanah partikelir membentang dari Ujung sampai Tembok Dukuh, Krangganstraat sampai Gunungsari, serta sepanjang sebelah barat rel trem milik OJSM. Sementara rel OJSM membentang mulai Pelabuhan Tanjung Perak, Aloon-Aloon Straat, Kawasan Simpang ke selatan melewati Palemlaan, Darmo Boulevard sampai Dierentuin (Kebun Binatang Surabaya) di Wonokromo. Basundoro (2013), mengungkapkan bahwa sementara tanah partikelir di wilayah Surabaya Timur di sekitar rel kereta api dari Semampir ke arah Kapasarstraat. Tanah partikelir di sekitar rel kereta api inilah yang sebelumnya ditempati oleh penduduk yang tidak memiliki tanah, hingga akhirnya ketika masa sekarang muncul tumpang tindih status kepemilikan tanah.

Kasus-kasus tersebut sebatas pengetahuan saya banyak terjadi, apalagi tanah di bantaran sekitar bantaran rel kereta api dengan membayar uang sewa kepada si penguasa daerah tersebut. Sebagai contoh dalam laporan Pemberantasan Penganggoeran Indonesia (PPI), di sepanjang rel kereta api *Staatspoor* terdapat kira-kira tujuh puluh orang korban PHK. Mereka tinggal di gubuk-gubuk kecil dibuat dari bahan seadanya. Masyarakat menamai kompleks itu sebagai “Kampung Melarat”. Bahkan kawasan Darmo yang dikenal pada masa kolonial bersih dari pemukiman liar tetapi pada tahun 1950an telah dipenuhi

gubug liar para tunawisma. Mereka tinggal di sepanjang jalur trem milik OJSM yang membelah jalan Darmo sampai Jalan Trunojoyo.

Menurut Abdullah & Abdurrachman (2011), Pemerintah *Gemeente* dapat membangun kampung sehubungan dengan okupasi tanah, maka selanjutnya tanah disewakan dengan orang pribumi, yang digunakan untuk keperluan hidup. Akan tetapi bagaimana dengan penduduk yang tidak dapat menyewa, karena harga sewa yang tidak terjangkau oleh mereka. Otomatis mereka akan berusaha mencari tempat lain untuk tempat tinggal. Apabila diamati mereka banyak menempati bantaran rel kereta api. Walaupun keselamatan dipertaruhkan untuk tinggal disekitar rel kereta api, tetapi demi untuk kelangsungan hidup mereka lebih memilihnya.

Pada masa kolonial penduduk banyak yang menempati tanah-tanah partikelir yang dibiarkan begitu saja oleh pemiliknya. Sementara banyak tanah partikelir yang memang berbatasan langsung dengan rel kereta api, sehingga sampai masa sekarang terdapat kasus kepemilikan tanah. Para penghuni tanah partikelir umumnya tidak mengetahui secara pasti mengenai status tanah, dan yang mereka tahu tanah-tanah tersebut warisan nenek moyang mereka masing-masing.

B. Konflik yang Terjadi

Perkembangan mengenai masalah transportasi yang berhubungan dengan konflik ini adalah karena sekarang ini pemerintah sedang membangun proyek *double track* guna pelayanan jalur kereta api yang semakin padat. Biasanya antara kebijakan pemerintah dan kelangsung hajat hidup rakyat apalagi menyangkut tanah terjadi perselisihan. Fauzi (1999), mengelompokan paling tidak ada empat jenis konflik agraria, salah satunya adalah penggusuran tanah oleh pemerintah, dan isu terkemuka dalam kasus ini adalah:

1. Penolakan penduduk untuk menyerahkan tanahnya
2. Ganti rugi yang tidak layak
3. Pemukiman kembali penduduk yang tidak memadai, dan alternatif usaha ekonomi yang dianggap kurang.

Seperti yang sudah diungkapkan sebelumnya, permasalahan tanah di Surabaya khususnya di bantaran rel kereta api terjadi sejak masa kolonial. Wiradi (2009), mengungkapkan bahwa upaya penggusuran atau sterilisasi bantaran rel kereta api sering kali terdengar, namun upaya itu tidak menyulutkan masyarakat yang sudah lama tinggal disana untuk pergi meninggalkannya. Seringkali pula upaya penolakan berujung dengan bentrokan fisik dengan petugas maupun berakhir di meja persidangan. Di kota Surabaya sendiri masalah ini sudah lama terjadi, namun penyelesaian yang kurang bijak menyebabkan masalah menjadi berlarut-larut, terlebih pula semakin banyak kaum urban

maupun penduduk kota sendiri memanfaatkan bantaran rel kereta api dalam berbagai aktifitas. Pada awalnya niat pada sisi negara berbuat baik dalam konsep tata ruang kota yang ideal, namun dalam praktiknya konsep tata ruang tersebut mengalami bias, dan rentan terjadi kecurangan-kecurangan dalam pelaksanaannya.

Pada tahun 2012 PT KAI Daop VIII Surabaya mengeluarkan surat PT KAI nomor JB.312/XII/3/K.D8-2012 yang ditujukan bagi penghuni bangunan di kanan-kiri rel. Isi surat tersebut perihal penertiban bangunan. Surat yang ditandatangani Executive Vice President Daops VIII Surabaya M. Maula Nurcholis menyebut keberadaan bangunan di kanan-kiri rel membahayakan operasional perjalanan kereta, dengan didasarkan pada pasal 178 dan 181 UU 23/2007 tentang Perkeretaapian, pasal 40 dan 41 PP 56/2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, serta pasal 6 dan 12 Kepmenhub 52/2000 tentang Jalur Kereta Api. Pada tahun 2009 PT. KAI memang sudah bertindak untuk menggusur beberapa tempat yang dinilai diduduki oleh orang lain. Menurut aturan yang berlaku lima hingga enam meter dari sisi kanan dan kiri rel merupakan tanah milik PT.KAI. Oleh karena itu pihak PT. KAI menganggap berhak untuk melakukan tindakan penggusuran.

Pada beberapa wilayah yang masuk dalam rencana penggusuran terdapat tanah yang sudah mempunyai sertifikat hak milik, dan beberapa kawasan seperti Bagong Ginayan terdapat warga yang memiliki sertifikat *eigendom verponding*. Wahyu Nugroho sebagai koordinator Forum Warga Pinggir Rel (Forwapel) Surabaya mengungkapkan:

“Pemilik tanah pada bangunan *eigendom verponding* biasanya adalah pemilik awal dahulu adalah orang asing di zaman Belanda, ahli waris orang tersebut yang WNI, karena ahli waris itu seorang pribumi, dan orang-orang WNI dan pribumi yang kebanyakan ekonominya lemah hingga tidak mampu melaksanakan konversi atau pendaftaran ulang yang pernah dilakukan pemerintah pada tahun 1964 dan 1974.”

Mengutip dari penjelasan Hadiatmodjo (2010), yang disebut sebagai hak atas tanah yang “lama” sebagaimana diakui dalam pasal 24 PP No. 24 tahun 1997. dalam pasal 24 PP No. 24 tahun 1997 dan pasal 60 dari PMNA/KBPN No. 3 tahun 1997, beserta penjelasan pasalnya disebutkan alat bukti kepemilikan lama yakni: *grosse*/salinan akte *eigendom*. Permasalahan yang sama sebagai contoh adalah gugatan ahli waris Gerald Tugo Faber yang mempunyai akte *eigendom verpoding* terhadap perhutani di Jawa Tengah. Tedi sebagai ahli waris dari Faber berdasarkan keputusan Mahkamah agung akhirnya memenangkan gugatannya tersebut.

Kurang jelasnya status kepemilikan tanah itu sepertinya karena ada pembiaran dari institusi yang seharusnya mengesahkan siapa yang berhak atas tanah itu. Terbukti ketika PT Kereta Api tidak dapat secara lancar melakukan penertiban beberapa wilayah, dimana ada tanah yang mereka klaim sebagai milik institusi kereta api. Masalah yang sejak lama

seharusnya menjadi terang pada masa saat ini, karena ada pembiaran dari institusi yang bertanggung jawab, sehingga ada permasalahan yang muncul ke permukaan ketika tanah itu diperlukan oleh negara.

Wiradi (2009), mengungkapkan mengapa tanah itu dibiarkan atau tidak dimanfaatkan. Alasannya adalah karena motif spekulasi tanah, dan spekulasi itu terjadi karena tanah telah diperlakukan sebagai komoditas, atau barang dagangan. Ungkapan dari Gunawan Wiradi ini nampaknya memang benar, ketika tanah tidak dimanfaatkan dan dibiarkan terbengkalai, ada pihak-pihak tertentu baik diketahui oleh pemiliknya maupun tidak memanfaatkan keberadaan tanah itu. Pemilik tanah berspekulasi terhadap nilai tanah itu sendiri. Tanah yang jumlahnya tetap, dan jumlah penduduk yang terus bertambah, dan pengembangan tata ruang kota, maka harga tanah terus mengalami peningkatan. Sementara di pihak bukan pemilik tanah berspekulasi terhadap pemanfaatan tanah. Tanah dapat disewakan kepada pihak ketiga dengan membayar kepada orang yang dianggap “menguasai wilayah” setempat, walaupun tanpa sepengetahuan pemilik tanah.

Pada tahun 2013, sebelum perintah penggusuran masyarakat di sekitar bantaran rel kereta api teralisasi ada sekitar 5000 rumah yang berdiri di kanan kiri rel kereta api, mulai dari Perak hingga Wonokromo. Di wilayah lain rencana penggusuran perumahan yang ada di sekitar jalur kereta api nantinya meliputi 6 kecamatan di Surabaya, yakni Bubutan, Krembangan, Pabean Cantikan, Kapasari, Sidotopo dan Simokerto. Sedangkan jumlah bangunan yang akan dibongkar sekitar 3.312 bangunan. Dengan rincian Sidotopo-Kalimas hingga Pasar Turi 1.225 rumah, Surabaya Kota-Pasar Turi 275 rumah, Surabaya-Sidoarjo 191 rumah. Mereka ada yang tinggal di tanah aset PT KAI, namun ada juga di atas tanah milik pribadi dan milik Pemkot Surabaya. Mereka yang menempati di tanah aset PT KAI tidak mungkin untuk bertahan lebih lama ketika tanah tersebut akan digunakan untuk keperluan PT KAI. Bagi warga yang tinggal di tanah milik Pemkot dan tanah milik pribadi otomatis akan lebih lama tinggal. Tetapi tampaknya PT KAI tidak akan tinggal diam mengatasi hal ini, karena mereka berpegang pada undang-undang yang mengatur mengenai perkeretaapian. Sebagaimana diungkapkan oleh Amrullah (2013), bahwa penertiban akan terus dilakukan dan dari pihaknya tidak ada rencana untuk membatalkan penertiban tersebut.

Pihak warga yang mempunyai bukti kepemilikan tanah yang kuat memilih untuk menempuh jalur hukum dalam mengatasi hal ini. Pertama mereka mengirimkan delegasi untuk rapat dengar di gedung DPRD antara pihak warga dan PT KAI. Mereka menuntut agar PT KAI menghentikan proses penertiban tersebut. Mereka beralasan bahwa PT KAI telah menyakiti hati mereka dengan mengatakan bahwa mereka telah mendirikan bangunan secara tidak sah sehingga mereka dianggap mendirikan bangunan liar. Pertanyaan yang mereka lontarkan adalah definisi yang jelas dari PT KAI soal bangunan liar. Mereka

menganggap saat ini hanya menempati bangunan dengan sertifikat surat ijo, artinya mereka sewa ke Pemkot, dengan terbitnya surat ijo itu secara jelas tanah yang mereka tempati bukan aset PT KAI. Selain itu mereka juga meminta secara jelas dasar penertiban yang akan dilakukan PT KAI, karena dalam surat yang diterima warga dikatakan mereka melanggar pasal perkeretaapian. Padahal, informasi yang disampaikan kepada warga, penertiban itu untuk memuluskan proyek *double track* (rel ganda).

Terkait dengan kasus tersebut warga bantaran rel kereta api meminta Walikota Surabaya untuk membela mereka dan tidak tinggal diam adanya tindakan penertiban yang akan dilakukan oleh PT KAI, karena ada warga ber-KTP Kota Surabaya yang tinggal di wilayah yang terancam tergusur itu. Mereka juga melakukan unjuk rasa di depan gedung kantor Walikota untuk menunjukkan rasa ketidakadilan yang mereka terima. Seperti yang dilaporkan oleh berita online Surabayapagi, tampaknya pihak pemkot tidak mau ikut campur dalam kasus ini. Pihak pemkot hanya mengirimkan wakilnya untuk rapat dengar di gedung dewan. Mereka menyerahkan sepenuhnya pada PT KAI, dengan beranggapan bahwa masalah ini adalah bukan koridor pemkot Surabaya.

Warga terus berjaga-jaga dilingkungan mereka dan mendirikan posko di beberapa titik untuk melawan upaya penertiban yang nantinya akan dilakukan. Sugeng Wibowo, juru bicara Tim Anti Penggusuran Masyarakat Pinggir Rel Surabaya (TAPMPRS) mengatakan, konsolidasi warga masyarakat pinggir rel akan terus diperkuat untuk menolak rencana penggusuran. Ketua Komisi C DPRD Surabaya, Sachiroel Alim meminta agar sebelum ada solusi yang bijak PT KAI tidak melakukan niatnya tersebut tanpa solusi yang bijak, karena akan timbul gejolak di masyarakat.

Kesimpulan

Status kepemilikan dan pemanfaatan tanah bagi warga negara Indonesia dihadapkan pada tumpang tindih aturan masih saja terjadi sampai sekarang. Seperti halnya kasus di bantaran rel kereta api di Surabaya. Surat PT KAI nomor JB.312/XII/3/K.D8-2012 dengan ditandatangani Executive Vice President Daops VIII Surabaya M. Maula Nurcholis menyebut keberadaan bangunan di kanan-kiri rel membahayakan operasional perjalanan kereta. Oleh karena itu dengan didasarkan pada pasal 178 dan 181 UU 23/2007 tentang Perkeretaapian, pasal 40 dan 41 PP 56/2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, serta pasal 6 dan 12 Kepmenhub 52/2000 tentang Jalur Kereta Api, bangunan di sekitar rel kereta api harus ditertibkan. Ternyata dikeluarkannya surat tersebut tidak dibarengi dengan keabsahan hak tanah. Banyak tanah yang diklaim milik PT KAI ternyata juga ada warga di sekitar rel kereta api yang mempunyai bukti kepemilikan tanah tersebut.

Mereka memiliki sertifikat *eigendom verponding*, maupun surat hijau untuk dapat menempati tanah tersebut. Warga Surabaya yang menempati tanah di sekitar bantaran rel kereta api mendapatkan surat kepemilikan tersebut dimungkinkan ketika penghuni terdahulu atau tanah tersebut merupakan tanah warisan yang dijual atau pula dialihkan kepemilikannya. Pemilik terdahulu yang dimungkinkan pula menempati tanah partikelir masa kolonial, kemudian menempati tanah tersebut dan mengklaim sebagai milik pribadi pada masa nasionalisasi. Pada tahun-tahun 1945-1950, ketika Indonesia mulai menapaki menjadi sebuah negara banyak kekacauan-kekacauan di dalamnya. Termasuk pula masa agresi militer Belanda, banyak cerita-cerita bagaimana warga Surabaya harus mengungsi dan kembali lagi setelah beberapa tahun mengungsi. Oleh karena itu mereka terkadang harus mendapati tanah, ataupun rumah yang mereka tempati sebelumnya sudah ditempati oleh orang lain. Bagi mereka yang tidak menunjukkan surat kepemilikan yang sah maka mereka tidak dapat menempati tanah atau rumah mereka kembali.

Diperbaruinya undang-undang tanpa dibarengi dengan keselarasan hal-hal yang bersangkutan akan menimbulkan kekacauan lainnya. Seperti halnya dengan tumpang tindih kepemilikan tanah di sekitar rel kereta api. Keberatan warga yang menganggap mereka memiliki tanah dengan sah menimbulkan aksi tersendiri. Mereka menuntut untuk dihentikannya upaya penertiban terhadap rumah-rumah di bantaran rel kereta api. Warga berjaga-jaga sambil mendirikan posko dilingkungan mereka. Sebatas mereka memiliki hak kepemilikan sah terhadap tanah dan bangunan, mereka akan terus mempertahankan setiap jengkal tanah yang mereka miliki, sampai rasa keadilan dari pihak yang berwenang dengan ganti rugi sepadan mereka terima.

Mengutip pernyataan Bagong Suyanto seorang sosiolog Unair menyatakan bahwa pengawasan yang ketat dan mencegah hal tersebut terjadi adalah dengan memberikan kewenangan secara administratif terhadap kecamatan dan kelurahan, daripada pada kemudian hari terjadi tindak penggusuran. Pernyataan yang sama atas kasus seperti ini seperti yang diuraikan oleh Erna Susanti bahwa selain kerugian secara materiil, akan menimbulkan gangguan psikis karena kehidupan sosial bertetangga yang sudah bertahun-tahun dicerabut karena menjadi korban penggusuran.

Kajian mengenai sejarah agraria di Indonesia masih terbuka lebar untuk ditelusuri. Dalam rangkaian lintasan sejarah Indonesia kita mengenal silih pergantian kekuasaan yang di dalamnya tentu ada perubahan aturan-aturan. Maka tumpang tindih aturan terutama yang berkaitan dengan ruang hidup manusia (tanah) selalu muncul di kemudian hari. Hal ini menjadi kesempatan bagi penelitian selanjutnya untuk menambah historiografi Indonesia dalam sudut pandang agraria.

Referensi

- Abdullah, T., & Abdurrachman, S. (2011). *Indonesia Across Orders : Arus Bawah Sejarah Bangsa, 1930-1960*. Jakarta : LIPI Press.
- Amrullah, A. (2013). PT KAI Tak Berani Gusur Warga Pinggiran Rel di Surabaya | Republika Online. *Republika*. <https://www.republika.co.id/berita/mhvms6/pt-kai-tak-berani-gusur-warga-pinggiran-rel-di-surabaya>
- Basundoro, P. (2012). *Pengantar Sejarah Kota*. Tangerang : Ombak.
- Basundoro, P. (2013). *Merebut Ruang Kota: Aksi Rakyat Miskin Kota Surabaya, 1900-1960an*. Yogyakarta : Marjin Kiri .
- Faizal, A. (2013). Warga Bantaran Rel Ancam Duduki Stasiun di Surabaya. *Kompas* . <https://regional.kompas.com/read/2013/02/04/15305763/~Regional~Jawa>
- Fauzi, N. (1999). *Petani dan Penguasa: Dinamika Perjalanan Politik Agraria Indonesia*. Yogyakarta : Insist Press.
- Hadiatmodjo, B. D. (2010). *TANAH DAN HUKUM TANAH*. <http://sertifikattanah.blogspot.com/>
- Kuntowijoyo. (2003). *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta : Tiara Wacana Yogya.
- Luthfi, A. N. (2011). *Melacak Sejarah Pemikiran Agraria: Sumbangan Pemikiran Mazhab Bogor*. Yogyakarta : Pustaka Ifada.
- Pranoto, W. S. (2001). *Teori dan Metodologi Sejarah* . Yogyakarta : Graha Ilmu .
- Syahyuti. (2016). Nilai-Nilai Kearifan pada Konsep Penguasaan Tanah Menurut Hukum Adat di Indonesia. *Forum Penelitian Agro Ekonomi*, 24(1), 14–27.
- Widja, I. G. (1989). *Sejarah Lokal Suatu Perspektif dalam Pengajaran Sejarah*. Jakarta : Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi Proyek Pengembangan Lembaga Pendidikan Tenaga Kependidikan.
- Wiradi, G. (2009). *Seluk Beluk Masalah Agraria: Reforma Agraria dan Penelitian Agraria*. Yogyakarta : Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional (STPN) Press.