



**PENGELOLAAN ASET PT KERETA API (PERSERO)
 DAERAH OPERASI VI YOGYAKARTA
 BERUPA TANAH EMPLACEMENT
 DI STASIUN DELANGGU
 (Suatu Tinjauan Historis dari Sudut Hukum Agraria)**

SKRIPSI

Diajukan guna Melengkapi Tugas Akhir dan Memenuhi
 Syarat-syarat Untuk Menyelesaikan Program
 Ilmu Hukum (S1) dan Mencapai
 Gelar Sarjana Hukum



Oleh :

Nanang Debi Kurniawan

NIM : 980710101082

Asul:

Terima :

No. Induk :

Pengastutas :

Klass

346.04

KUR

P

**DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL RI
 UNIVERSITAS JEMBER
 FAKULTAS HUKUM
 2004**

**PENGELOLAAN ASET PT KERETA API (PERSERO)
DAERAH OPERASI VI YOGYAKARTA
BERUPA TANAH EMPLASEMEN
DI STASIUN DELANGGU
(Suatu Tinjauan Historis dari Sudut Hukum Agraria)**



**PENGELOLAAN ASET PT KERETA API (PERSERO)
DAERAH OPERASI VI YOGYAKARTA
BERUPA TANAH EMPLASEMEN
DI STASIUN DELANGGU
(Suatu Tinjauan Historis dari Sudut Hukum Agraria)**

SKRIPSI

Oleh :

NANANG DEBI KURNIAWAN

NIM 980710101082

Pembimbing

H. KUKUH ACHMADI, S. H.

NIP 130 325 903

Pembantu Pembimbing

RIZAL NUGROHO, S. H., M. Hum.

NIP 130 889 546

**DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL R I
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM**

2004

MOTTO

❧ Apa saja nikmat yang ada pada kamu maka dari Allah SWT (datangnya), dan bila kamu ditimpa kemudharatan, maka kepada-Nyalah kamu meminta pertolongan.

(Terjemahan Q. S. An Nahl : 53)

Aku persembahkan karya ini kepada :

- ☞ Bapak Sarengat dan Ibu Ngatiyowati yang selalu mendoakan dan memberikan kasih sayangnya*
- ☞ Kakakku Ivo Ari Kurniawati dan Teguh Dwi Cahyo beserta Tasya Sarsa Soffa Bella Cahya, dan Candra Kurniawati yang telah memberikan keceriaan, semangat juga kasih sayangnya*
- ☞ Almamater tercinta*

PERSETUJUAN

Dipertahankan di hadapan penitia penguji pada:

Hari : Sabtu

Tanggal : 26

Bulan : Juni

Tahun : 2004

Diterima oleh Panitia Penguji Fakultas Hukum Unversitas Jember

Para Penguji

Ketua



Hj. SULAKSNI, S. H.

NIP. 130 516 490

Sekretaris



IDA BAGUS OKA ANA, S. H., M. M.

NIP. 131 832 297

Anggota Para Penguji


1. H. KUKUH ACHMADI, S. H.

NIP 130 325 903



2. RIZAL NUGROHO, S. H., M. Hum.

NIP 130 889 546



PENGESAHAN

Telah disahkan skripsi ini dengan Judul :
**PENGELOLAAN ASET PT KERETA API (PERSERO)
DAERAH OPERASI VI YOGYAKARTA
BERUPA TANAH EMPLASEMEN
DI STASIUN DELANGGU
(Suatu Tinjauan Historis dari Sudut Hukum Agraria)**

Oleh:


NANANG DEBI KURNIAWAN

NIM 980710101082

Menyetujui

Pembimbing


H. KUKUH ACHMADI, S. H.

NIP 130 325 903

Pembantu Pembimbing


RIZAL NUGROHO, S. H., M. Hum.

NIP 130 889 546

Mengesahkan

Departemen Pendidikan Nasional Republik Indonesia

Universitas Jember

Fakultas Hukum

Dekan,



KOPONG PARON PIUS, S. H., S. U.

NIP 130 808 985

KATA PENGANTAR

Syukur alhamdulillah ke hadirat Allah SWT yang mana telah melimpahkan segala rahmat, anugrah dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.

Skripsi yang berjudul “Pengelolaan Aset PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta Berupa Tanah EmplACEMENT di Stasiun Delanggu (Suatu Tinjauan Historis dari Sudut Hukum Agraria)” ini disusun guna memenuhi salah satu syarat mendapatkan gelar sarjana strata satu (S1) Fakultas Hukum Universitas Jember.

Penulisan skripsi ini merupakan karya sederhana yang tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak, oleh karena itu perkenankanlah penulis mengucapkan terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada :

1. Bapak Haji Kukuh Achmadi, S. H. selaku dosen pembimbing yang telah memberikan bimbingan dalam menyelesaikan skripsi ini;
2. Bapak Rizal Nugroho, S. H., M. Hum. selaku pembantu pembimbing, yang juga telah memberikan bimbingan dalam menyelesaikan skripsi ini;
3. Hj. Sulaksni, S. H., selaku Ketua Panitia Ujian;
4. Ida Bagus Oka Ana, S. H., M. M., selaku Sekretaris Panitia Ujian;
5. Bapak Kopong Paron Pius, S. H., S. U. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember;
6. Bapak Hardiman, S. H., selaku Pembantu Dekan I;
7. Bapak Multazaam Muntahaa, S. H., M. Hum., selaku Pembantu Dekan II;
8. Bapak Totok Sudaryanto, S. H., M. S., selaku Pembantu Dekan III;
9. Ibu Emy Zulaika, S. H. selaku Dosen Wali yang telah membimbing saya selama mengikuti perkuliahan;
10. Bapak-bapak dan Ibu-ibu Staf Edukaitif dan Administratif Fakultas Hukum Universitas Jember;

11. Bapak Bambang Sulistyو selaku Kepala Daerah Operasi VI Yogyakarta beserta stafnya yang telah memberi kesempatan kepada penulis untuk melakukan penelitian pada PT Kereta Api Daerah Operasi VI Yogyakarta;
12. Eni Darmawati S. I. P. yang selalu memberikan kasih sayangnya, doa dan dorongan semangatnya;
13. Hevy Ratnasari Sasya L. terima kasih atas semua warna yang kau beri dalam waktu yang singkat dan telah menghapus masa lalu;
14. Sahabat-sahabat terdekatku Nanik Kusdiyati, Agus Nuryadi, Makrus, Abdullaha, Mahendra dan Maknunah Karim, yang telah dan selalu memberikan bantuan materiil maupun immaterial;
15. Semua yang telah menjadi tim sukses dalam seminar skripsiku Wisnu Widyotomo, Yudi Dwi Prasetyo, Adi Sulistyو dan Wiwid Widyastuti;
16. Semua pihak yang telah memberi dukungan dalam penyelesaian skripsi ini yang penulis tidak dapat sebutkan satu persatu;

Menyadari bahwa penulisan skripsi ini masih belum sempurna dan masih banyak hal yang harus dibenahi. Untuk itu kritik dan saran yang bersifat membangun sangat di harapkan.

Semoga segala bantuan, bimbingan dan doa yang telah diberikan kepada penulis, mendapatkan balasan yang setimpal dari Allah SWT, baik di dunia maupun di akherat. Semoga bermanfaat bagi kita semua. *Amien...*

Jember, 26 Juni 2004
Nanang Debi Kurniawan

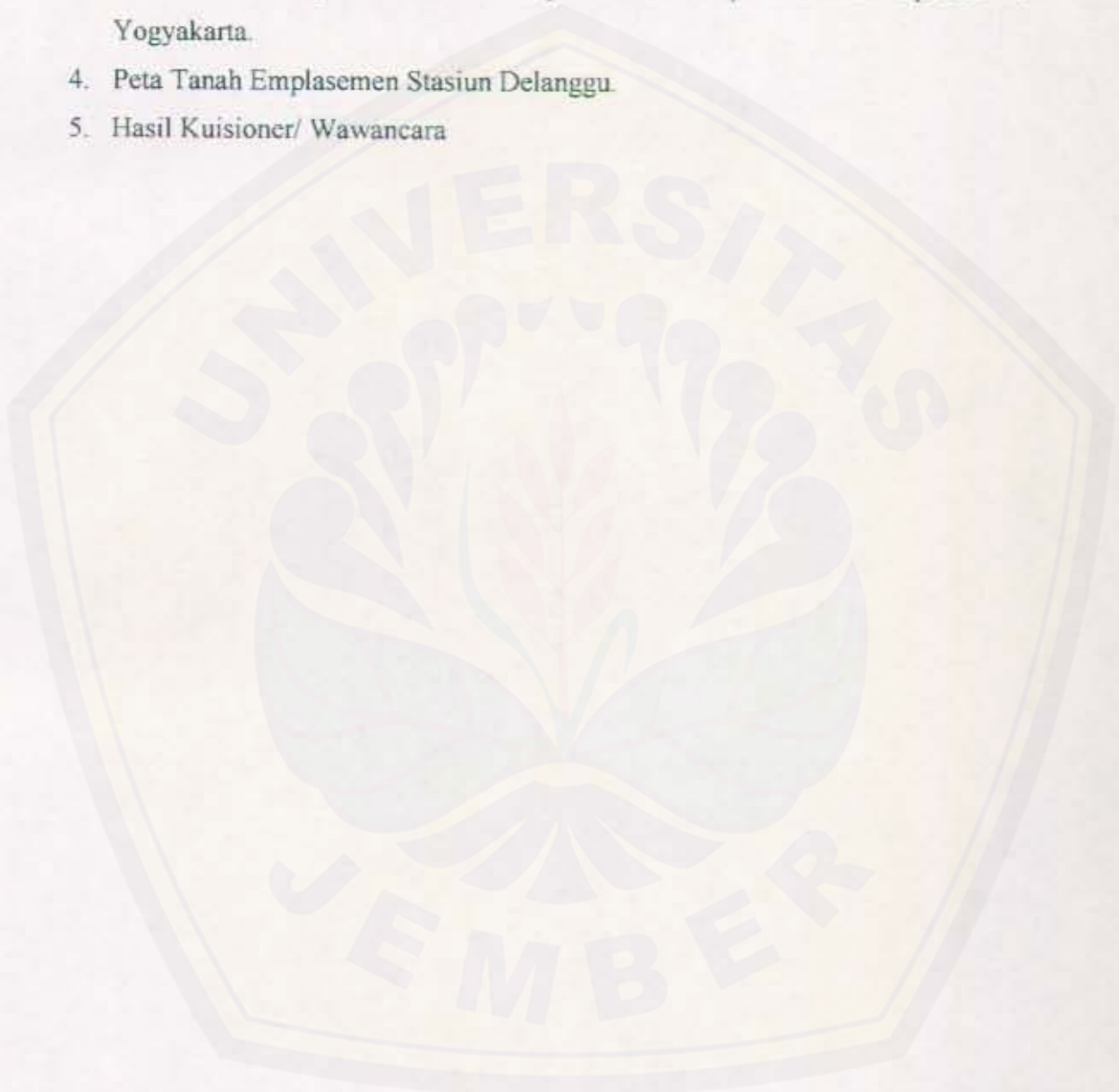
DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PEMBIMBING	ii
HALAMAN MOTTO	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iv
HALAMAN PERSETUJUAN	v
HALAMAN PENGESAHAN	vi
HALAMAN KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR LAMPIRAN	xi
RINGKASAN	xii
BAB I PENDAHULUAN	
1. 1 Latar Belakang	1
1. 2 Ruang Lingkup	5
1. 3 Rumusan Masalah	5
1. 4 Tujuan Penelitian	6
1. 4. 1 Tujuan Umum	6
1. 4. 2 Tujuan Khusus	7
1. 5 Metodologi Penelitian	7
1. 5. 1 Pendekatan Masalah	7
1. 5. 2 Sumber Data	8
a. Sumber Data Primer	8
b. Sumber Data Sekunder	8
1. 5. 3 Teknik Pengumpulan Data	8
a. Studi Pustaka	8
b. Studi Lapangan	8
1. 5. 4 Analisis Data	8
BAB II FAKTA, DASAR HUKUM DAN LANDASAN TEORI	
2. 1 Fakta	10
2. 2 Dasar Hukum	12

2.3 Landasan Teori	16
2.3.1 Pengertian Hak Pengelolaan	16
2.3.2 Pengertian Hak Menguasai atau Penguasaan.....	21
2.3.3 Tanah Aset PT Kereta Api (Persero).....	26
BAB III PEMBAHASAN	
3.1 Asal-Usul Aset Tanah PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta	31
3.1.1 Aset Perusahaan Kereta Api Negara atau Staats Sporwegen (SS)	31
3.1.2 Aset Perusahaan Kereta Api Swasta atau Verenigde Spoorwegbedrijf (VS)	31
3.1.3 Perusahaan Kereta Api Setelah Kemerdekaan	33
3.2 Pengelolaan Aset Tanah PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta Berupa Tanah EmplACEMENT di Stasiun Delanggu	44
BAB IV KASIMPULAN DAN SARAN	
4.1 Kesimpulan	47
4.2 Saran	48
DAFTAR PUSTAKA	50
LAMPIRAN	

DAFTAR LAMPIRAN

1. Surat Ijin Penelitian Dari Fakultas Hukum Universitas Jember.
2. Surat Pemberian Ijin Penelitian Dari PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta.
3. Peta Daerah Kerja dan Potensi Properti Seksi Properti Daerah Operasi Vi Yogyakarta.
4. Peta Tanah Emplasemen Stasiun Delanggu.
5. Hasil Kuisisioner/ Wawancara



RINGKASAN

Pembangunan kereta api di Indonesia pertama kali adalah di desa Kemijen Jum'at tanggal 17 Juni 1864 dilakukan oleh perusahaan kereta api swasta (VS) setelah itu diikuti oleh perusahaan kereta api negara (SS). 28 September 1945 sebagai Hari Kereta Api Reuplik Indonesia" (DKARI). Berdasarkan Pengumuman Menteri Perhubungan, Tenaga dan Pekerjaan Umum No. 2 Tanggal 6 Januari 1950, ditetapkan bahwa mulai 1 Januari 1950 DKARI dan "Staats Spoorwegen en Verenigde Spoorweg Bedrijf (SS/VS) digabung menjadi satu perusahaan kereta api bernama "Djawatan Kereta Api" (DKA).

Sebagai salah satu daerah operasi, Daerah Operasi VI Yogyakarta juga mempunyai masalah yang sama dengan daerah operasi yang lain. Tanah di samping atau lebih dikenal sebagai tanah emplasemen, biasanya digunakan oleh warga baik dengan ijin atau tidak. Dari uraian diatas penyusun tertarik untuk lebih lanjut untuk membahas dalam skripsi ini yang berjudul Pengelolaan Aset PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta Berupa Tanah Emplacement di Stasiun Delanggu (Suatu Tinjauan Historis dari Sudut Hukum Agraria).

Tujuan yang ingin diketahui adalah untuk mengetahui asal-usul aset tanah PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta, juga mengetahui faktor-faktor maupun kendala yang menghambat dan juga untuk mengetahui pengelolaan tanah emplacement PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta Stasiun Delanggu yang disewakan kepada warga sipil.

Dalam melakukan penulisan, metode penelitian yang dipergunakan dalam penulisan skripsi adalah melalui pendekatan yuridis empiris dan yuridis normatif. Sedangkan sumber diperoleh data primer, yaitu data yang diperoleh langsung dari lapangan yang berupa hasil wawancara dengan pihak-pihak yang terkait dan data sekunder, yaitu data yang didapat secara tidak langsung berupa peraturan perundang-undangan, dokumentasi maupun informasi yang berhubungan dengan skripsi ini.

Dengan Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1963, dibentuk "Perusahaan Negara Kereta Api" (PNKA), sehingga Djawatan Kereta Api dilebur kedalamnya. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 1971, bentuk perusahaan PNKA mengalami perubahan lagi menjadi "Perusahaan Jawatan Kereta Api" (PJKA). Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1990, PJKA kembali mengalami perubahan menjadi Perusahaan Umum Kereta Api disingkat Perumka. Selanjutnya, berdasarkan "Loan Agreement" No. 4106-IND yang kemudian lebih dikenal dengan Proyek Efisiensi Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998, Pemerintah menetapkan pengalihan bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Kereta Api menjadi PT Kereta Api (Persero).

Dalam kenyataannya tanah emplasemen tersebut bisa digunakan untuk berbagai macam dan apabila ada permasalahan tentang tanah yang dikuasai oleh PT Kereta Api (Persero) maka dari pihak PT Kereta Api (Persero) tinggal menunjukkan grondkaart (surat ukur atas tanah emplasemen) saja. Grondkaart menguraikan dan menjelaskan secara kongkrit batas-batas tanah yang sudah

diserahkan kepada PT Kereta Api (Persero) berdasarkan ordonansi yang dimuat dalam Staatsblad masing-masing.

Pengelolaan di Stasiun Delanggu setiap penyewa tanah emplasemen, diwajibkan untuk membayar uang sewa atas tanah yang ditempatinya kepada PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta. Besarnya disesuaikan dengan besarnya tanah yang dipakai dan setiap tahun mengalami perubahan, tetapi sekarang tanah emplasemen di Stasiun Delanggu sudah dalam keadaan terkapling-kapling, hal ini memudahkan PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta tidak akan kesulitan untuk menentukan luas tanah yang masih kosong. Dalam hal jika ada orang akan memakai atau menggunakan tanah emplasemen PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta, orang yang akan menggunakan tanah tersebut akan dikenakan semacam biaya penggantian tanah tersebut sebesar Rp 5.000.000 sampai dengan Rp 8.000.000.- untuk ukuran seluas 100m². ini tidak saja terjadi di Stasiun Delanggu saja, tetapi terjadi hampir di setiap stasiun yang dirasa strategis untuk bisnis. Selain harus membayar uang sewa tersebut warga juga membayar Pajak Bumi dan Bangunan.

Saran yang ingin disampaikan adalah agar PT Kereta Api (Persero) dapat memaksimalkan fungsi tanah emplasemen tersebut, agar dapat menunjang kegiatan operasional PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta, selain itu permasalahan yang ada juga tidak terlepas dari keberadaan Badan Pertanahan Nasional, hendaknya hati-hati dalam memberikan sertifikat tanah kepada warga sipil apabila mereka meminta hak atas tanah PT Kereta Api (Persero). PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta juga harus mengawasi pemakaian tanah emplasemen, agar tidak dimanfaatkan oleh pihak-pihak yang tidak berwenang atas tanah tersebut, termasuk para petugas "palsu" yang memberikan izin penggunaan tanah atau mengaku petugas penarik sewa tanah emplasemen PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta, juga melakukan penertiban terhadap aset-aset PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta.



BAB I PENDAHULUAN

I. 1 Latar Belakang

Keberadaan kereta api di Indonesia ditandai dengan pengayunan cangkuk pertama oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda, Mr. L. A. J. W. Baron Sloet van de Beele di desa Kemijen Jum'at Tanggal 17 Juni 1864 yang diprakasai oleh "Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij" (NV. NISM). Perusahaan swasta membangun jalan kereta api antara Kemijen – Tanggung dan pada Tanggal 10 Februari 1870 dapat menghubungkan kota Semarang-Surakarta sejauh 110 km. Selain di Jawa, pembangunan jalan kereta api juga dilakukan di Sumatera Selatan pada tahun 1914, Sumatera Barat pada tahun 1891, Sumatera Utara pada tahun 1886 dan Aceh pada tahun 1874, bahkan pada tahun 1922 di Sulawesi juga telah dibangun jalan kereta api sepanjang 47 km antara Makasar-Takalar.

Pada pemerintahan Hindia Belanda terdapat dua macam perusahaan kereta api di Indonesia, yaitu perusahaan kereta api negara atau Staats Spoorwegen (disingkat SS) dan perusahaan kereta api swasta yang tergabung dalam Vereniging van Nederlands Indische Spoor en Tramweg Maatschappij atau juga disebut dengan Verenigde Spoorwegbedrijf (disingkat dengan VS) yang berkantor di Bandung.

Setelah kemerdekaan Indonesia diproklamasikan pada Tanggal 17 Agustus 1945, karyawan kereta api yang tergabung dalam "Angkatan Moeda Kereta Api" (AMKA) mengambil alih kekuasaan perkeretaapian dari pihak Jepang. Peristiwa bersejarah yang terjadi pada Tanggal 28 September 1945, yaitu pembacaan pernyataan sikap oleh Ismangil dan sejumlah anggota AMKA lainnya, menegaskan bahwa kekuasaan perkeretaapian berada di tangan bangsa Indonesia. Inilah yang melandasi ditetapkannya 28 September 1945 sebagai Hari Kereta Api Rebuplik Indonesia" (DKARI). Lima tahun kemudian, berdasarkan Pengumuman Menteri Perhubungan, Tenaga dan Pekerjaan Umum No. 2 Tanggal 6 Januari

1950, ditetapkan bahwa mulai 1 Januari 1950 DKARI dan "Staats Spoorwegen en Verenigde Spoorweg Bedrijf (SS/VS) digabung menjadi satu perusahaan kereta api bernama "Djawatan Kereta Api" (DKA) (Sumber Internet).

Dalam rangka pembenahan badan usaha, pemerintah mengeluarkan Undang-undang No. 19 Tahun 1960, yang menetapkan bentuk usaha BUMN. Atas dasar Undang-undang ini, dengan Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1963, Tanggal 25 Mei 1963 dibentuk "Perusahaan Negara Kereta Api" (PNKA), sehingga Djawatan Kereta Api dilebur kedalamnya. Pemerintah pada Tanggal 1 Agustus 1969 mengeluarkan Undang-undang No. 9 Tahun 1969, yang menetapkan jenis BUMN menjadi tiga yaitu Perseroan, Perusahaan Umum dan Perusahaan Jawatan. Sejalan dengan Undang-undang dimaksud, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 1971 Tanggal 15 September 1971, bentuk perusahaan PNKA mengalami perubahan lagi menjadi "Perusahaan Jawatan Kereta Api" (PJKA). Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1990, pada Tanggal 2 Januari 1991, PJKA kembali mengalami perubahan menjadi Perusahaan Umum Kereta Api disingkat Perumka. Sejalan dengan perubahan status ini kinerja perkeretaapian di Indonesia kian membaik (Sumber Internet).

Selanjutnya, berdasarkan "Loan Agreement" No. 4106-IND Tanggal 15 Januari 1997 berupa bantuan proyek dari Bank Dunia, yang kemudian lebih dikenal dengan Proyek Efisiensi Perkeretaapian atau "Railway Efficiency Project" (REP), dan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998, Tanggal 3 Februari 1998, Pemerintah menetapkan pengalihan bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 39 Tahun 1999 tentang Pengecualian Kewenangan Menteri Keuangan Terhadap PT Kereta Api (Persero), dari kewenangan Menteri Keuangan berdasarkan rapat umum pemegang saham dialihkan kepada Menteri Negara Pemberdayaan Badan Usaha Milik Negara, serta diperkuat lagi oleh akta notaris Imas Fatimah nomor 02 Tanggal 1 Juni tentang PT Kereta Api (Persero) yang telah disahkan oleh Keputusan Menteri Kehakiman C 1717 RT 0101 Tahun 1999 Tanggal 1 Oktober 1999. Prosesi perubahan status perusahaan dari Perum menjadi Persero secara "de-facto" dilakukan Tanggal 1 Juni 1999, saat Menhub Giri S.

Hadiharjono mengukuhkan susunan Direksi PT Kereta Api (Persero) di Bandung (Sumber Internet).

PT Kereta Api (Persero) kemudian dibagi menjadi beberapa Daerah Operasi antara lain adalah Daerah Operasi I berkedudukan di Jakarta, Daerah Operasi II berkedudukan di Bandung, Daerah Operasi III berkedudukan di Cirebon, Daerah Operasi IV berkedudukan di Semarang, Daerah Operasi V berkedudukan di Purwokerto, Daerah Operasi VI berkedudukan di Yogyakarta, Daerah Operasi VII berkedudukan di Madiun, Daerah Operasi VIII berkedudukan di Surabaya, Daerah Operasi IX berkedudukan di Jember. Selain itu terdapat pula Divisi Regional yang terdapat di Sumatra yaitu antara lain Divisi Regional I berkedudukan di Sumatra Utara, Divisi Regional II berkedudukan di Sumatra Barat, Divisi Regional III berkedudukan di Sumatra Selatan. Kemudian dalam Daerah Operasi atau dalam Divisi Regional dipimpin oleh Kepala Daerah Operasi atau Kepala Divisi Regional yang berada di bawah bertanggung jawab kepada Direksi PT Kereta Api (Persero) dan PT Kereta Api (Persero) berkantor pusat di Bandung, di Jalan Perintis Kemerdekaan No. 1 Bandung.

Sebagai badan hukum publik PT Kereta Api (Persero) tentu mempunyai aset. Aset PT Kereta Api (Persero) sesuai dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992, jalan kereta api, pintu perlintasan, jembatan menjadi milik pemerintah, maka PT Kereta Api terbatas memiliki aset berupa Sarana Gerak, Prasarana serta Fasilitas. Prasarana pokok perkeretaapian milik pemerintah yang dikelola PT Kereta Api (Persero) terdiri dari jalan kereta api (track), prasarana jembatan kereta api, persinyalan dan telekomunikasi, yang dibangun dan dirawat oleh pemerintah dengan pertumbuhan yang relatif kecil. Penambahan jalur rel baru yang dilakukan selama ini lebih diarahkan pada usaha meningkatkan kapasitas angkut.

Seperti diketahui, tanah-tanah yang dikuasai oleh PT Kereta Api (Persero) sekarang ini menurut sejarahnya terdiri dari tanah-tanah yang semula dikuasai oleh Perusahaan Kereta Api Pemerintah Hindia Belanda dengan Hak Beheer dan tanah-tanah yang berasal dari Perusahaan Kereta Api Partikelir (atau swasta) dengan Hak Memakai, Hak Opstal, Hak Erfpacht Atau Hak Eigendom yang

menurut prosesnya terakhir perusahaan-perusahaan tersebut telah terkena nasionalisasi sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang No 86 Tahun 1956.

Aset tanah yang dimiliki oleh PT Kereta Api (Persero), tanah yang belum dipakai oleh PT Kereta Api (Persero) perlu adanya pendayagunaan agar dapat diperoleh keuntungan guna pengembangan PT Kereta Api (Persero) itu sendiri. PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta, mempunyai hak pengelolaan atas tanah yang di kuasainya. Kebutuhan akan tanah oleh manusia yang terus berkembang tetapi luas tanah yang tetap, menjadikan orang-orang yang tidak atau belum mempunyai tanah untuk dijadikan tempat mendirikan bangunan rumah atau bangunan lain. Akhirnya menggunakan tanah yang di kuasai PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta dengan cara menyewa atau membeli hak sewa kepada orang lain dengan harga yang relatif tinggi.

Tanah yang ditempati oleh orang atau warga adalah tanah di sebelah kanan dan sebelah kiri dari jalur rel yang belum atau tidak dipakai oleh PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta, sedangkan oleh PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta maksud adanya lahan yang belum terpakai tersebut adalah untuk mengantisipasi jika ada kecelakaan kereta, maka masyarakat tidak terkena akibatnya, juga jika ada bangunan atau pohon yang ditanam penduduk yang dapat mengganggu pandangan kereta api pada jalur atau signal yang ada, selain itu untuk mengantisipasi adanya perencanaan dari PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta yang akan melakukan pembuatan jalur ganda Solo-Yogyakarta sejauh 60 km yang perkiraan selesainya pembuatan jalur ganda ini adalah pada tahun 2005.

Seiring dengan adanya pembuatan jalur ganda ini, mau tidak mau PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta melakukan penggusuran beberapa rumah warga yang menyewa tanah kepada PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta, tentu saja yang terkena gusur tersebut juga mendapatkan ganti kerugian karena bangunannya terkena akibat pelebaran jalur ganda Solo-Yogyakarta. Ini dilakukan oleh PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta karena warga hanya mempunyai hak guna bangunan saja sebagaimana terdapat dalam perjanjian sewa tanah antara warga dan PT Kereta

Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta. Penggusuran ini juga terjadi di sekitar Stasiun Delanggu, tetapi yang terkena akibat pelebaran jalur ganda ini hanya sedikit warga. PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta akhirnya juga memberikan ganti kerugian atas penggusuran ini, mengingat mereka juga telah membayar sewa tanah atas yang mereka tempati.

Dari uraian diatas penyusun tertarik untuk lebih lanjut untuk membahas dalam skripsi ini yang berjudul PENGELOLAAN ASET PT KERETA API (PERSERO) DAERAH OPERASI VI YOGYAKARTA BERUPA TANAH EMPLACEMENT DI STASIUN DELANGGU (Suatu Tinjauan Historis dari Sudut Hukum Agraria).

1. 2 Ruang Lingkup

Untuk menjaga konsistensi pembahasan dalam skripsi ini diperlukan adanya batasan-batasan terhadap permasalahan yang diangkat. Berkaitan dengan hal tersebut maka ruang lingkup penulisan skripsi ini di fokuskan pada pengelolaan aset PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta berupa tanah emplacement di Stasiun Delanggu.

1. 3 Rumusan Masalah

Sebagaimana telah disampaikan di atas tentang pengelolaan tanah PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta di Stasiun Delanggu, berikut macam tanah yang di kelola atau dimiliki, antara lain :

- a. Tanah Berm adalah tanah penyangga yang berada di sebelah kanan dan sebelah kiri rel kereta api. Luas tanah berm PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta di Stasiun Delanggu adalah sekitar 20 ha, meliputi panjang kurang lebih 5 km dan lebar kurang lebih 39 m. Tanah berm tersebut berfungsi sebagai antisipatif untuk penambahan jalur, pembuatan jalur ganda atau apabila terjadi kecelakaan kereta sehingga warga masyarakat tidak terkena akibat dari kecelakaan tersebut.
- b. Tanah Emplasemen adalah tanah penyangga di sebelah kanan dan sebelah kiri rel kereta api yang hanya sepanjang kedua signal (signal masuk dan signal

keluar) dari Stasiun Delanggu. Luas tanah emplasemen PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta di Stasiun Delanggu adalah kurang lebih seluas 5 ha, yaitu meliputi jarak kedua signal sepanjang kurang lebih 1,25 km (untuk lebarnya semakin mendekati stasiun maka semakin lebar).

Tanah emplasemen adalah tempat terbuka atau tanah lapang yang disediakan untuk jawatan atau satuan bangunan (seperti tanah lapang di dekat stasiun untuk keperluan jawatan kereta api). (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 1989).

Berdasarkan uraian di atas, permasalahan yang ingin di bahas oleh penulis, yaitu :

1. Bagaimana asal-usul aset tanah PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta?
2. Bagaimana pengelolaan aset tanah PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta berupa tanah emplasemen di Stasiun Delanggu?

1. 4 Tujuan Penulisan

Penulisan skripsi ini bertujuan sebagai berikut :

1. 4. 1 Tujuan Umum

Tujuan umum dari penulisan skripsi ini adalah :

- a. Merupakan tujuan yang bersifat akademis yaitu untuk memenuhi sebagian dari syarat-syarat serta tugas-tugas untuk mencapai gelar sarjana hukum sesuai dengan kurikulum di Fakultas Hukum Universitas Jember.
- b. Untuk digunakan bagi kepentingan ilmu pengetahuan dan bagi para praktisi agar dapat memakainya sebagai bahan untuk melihat dan menyelesaikan permasalahan yang dihadapi
- c. Untuk mengembangkan pemikiran dan menetapkan ilmu pengetahuan yang diperoleh selama studi dalam masyarakat umum, khususnya bagi mahasiswa Fakultas Hukum.

1. 4. 2 Tujuan Khusus

Sedangkan tujuan khusus dari penulisan skripsi ini adalah :

- a. Untuk mengetahui asal-usul aset tanah PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta.
- b. Untuk mengetahui faktor-faktor maupun kendala yang menghambat PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta dalam pengelolaan aset tanah emplacement di Stasiun Delanggu.
- c. Untuk mengetahui pengelolaan tanah emplacement PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta Stasiun Delanggu yang disewakan kepada warga sipil.

1. 5 Metodologi Penelitian

Dalam suatu penulisan karya ilmiah tidak terlepas dari penelitian yang merupakan aspek yang sangat penting untuk menggali data-data yang diperlukan yang selanjutnya diolah untuk kemudian dianalisis dan untuk memecahkan permasalahan yang akan dibahas. Metode penelitian juga merupakan salah satu parameter obyektifitas karya penulisan.

Metode penelitian yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini secara taktis operasional dapat diurai sebagai berikut :

1. 5. 1 Pendekatan Masalah

Kajian dalam skripsi ini akan dilakukan melalui pendekatan :

- a. Yuridis empiris, yaitu pendekatan masalah yang dilakukan dengan jalan menggali keterangan dari berbagai pihak yang terkait sebagai bahan kajian dalam proses pembahasan dari segi praktis dengan membandingkan teori dan kenyataan (Soemitro, 1988).
- b. Yuridis normatif, yaitu kajian terhadap permasalahan melalui pendekatan dengan menelaah peraturan perundang-undangan yang berlaku yang ada hubungannya dengan permasalahan yang akan dibahas (Soemitro, 1998).

1. 5. 2 Sumber Data

Seluruh data yang terangkum dalam penulisan skripsi ini baik berupa fakta maupun informasi terbagi dalam dua macam :

- a. Data Primer, yaitu data yang diperoleh langsung dari lapangan yang berupa hasil wawancara atau konsultasi dengan pihak-pihak yang terkait, sehingga diperoleh informasi atau hasil yang diperlukan (Soemitro, 1998).
Data primer yang disajikan oleh penulis dalam skripsi ini bersumber dari para tokoh masyarakat baik formal maupun nonformal di wilayah Stasiun Delanggu, serta dari instansi PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta.
- b. Data sekunder, yaitu data yang didapat secara tidak langsung baik berupa peraturan perundang-undangan, dokumentasi maupun informasi yang berhubungan dengan materi skripsi ini (Soemitro, 1998).

1. 5. 3 Teknik Pengumpulan Data

Teknik untuk mengumpulkan data dalam skripsi ini dilakukan dengan :

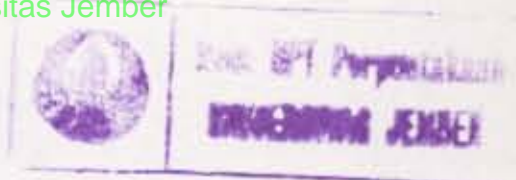
- a. Studi literatur, yaitu pengumpulan data yang dilakukan dengan cara menelaah peraturan perundang-undangan dan literatur-literatur yang berhubungan dengan substansi bahasan skripsi ini (Soemitro, 1998).
- b. Studi lapangan (interview), yaitu teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui wawancara langsung dengan berbagai pihak yang ada kaitannya dengan pokok permasalahan yang diangkat (Soemitro, 1998).

1. 5. 4 Analisis Data

Semua data awal yang terkumpul selanjutnya akan diolah untuk mengkaji permasalahan yang dibahas. Analisis dokumen maupun data-data yang diperoleh dari studi kepustakaan, yang semuanya bersifat kualitatif diolah secara deskriptif analitis untuk memberikan gambaran, penjelasan dan keterangan mengenai obyek penelitian berdasarkan fakta dan teori yang data yang dipergunakan dalam penyusunan skripsi ini adalah deskriptif kualitatif, yaitu semua data yang tidak tertulis yang diperoleh dari dari wawancara, dokumen ada (Soemitro, 1998: 138).

Sedangkan cara untuk menarik kesimpulan akan dilakukan secara induktif yaitu penyimpulan dari bahasan yang sifatnya khusus mengarah pada pembahasan yang sifatnya umum (Hadi, 1993).





BAB II

FAKTA, DASAR HUKUM DAN LANDASAN TEORI

2.1 Fakta

Begitu pentingnya tanah bagi kehidupan, sehingga tidak asing bila kita banyak mendengar sengketa atas tanah yang tidak begitu jelas kepemilikannya, tapi pastilah ada yang sah menurut hukum yang berhak atas tanah tersebut. Hal ini terjadi dimanapun jika ada orang atau sekumpulan orang yang dengan sengaja menempati tanah yang dianggapnya kosong dan tidak ada pemiliknya, terlebih bertingkah masa bodoh dengan kepemilikannya.

Salah satunya contohnya adalah masyarakat yang menempati di sebelah kanan atau kiri rel kereta api, mereka mendirikan bangunan permanen atau semi permanen, yang tujuannya untuk tempat tinggal atau untuk tempat usaha. Seringkali mereka sudah diperingatkan oleh petugas dari PT Kereta Api (Persero), tetapi mereka tidak mengindahkan hal tersebut. Hal ini malah di dukung oleh sikap PT Kereta Api (Persero) yang seolah-olah membiarkan hal tersebut, ini diakui oleh Kepala Sub Divisi Properti dan Periklanan PT Kereta Api (Persero) Ir. Yayat Rustandi M. Sc., bahwa memang selama ini PT Kereta Api (Persero) terlalu berkonsentrasi pada operasionalnya saja, sehingga aset yang berupa lahan PT Kereta Api (Persero) di tempati oleh masyarakat. Tetapi belakangan sudah nampak bahwa PT Kereta Api (Persero) berusaha serius untuk mengelola asetnya yang berupa lahan yang ditempati oleh warga masyarakat dengan cara memberlakukan sewa atas tanah yang ditempati sesuai dengan peraturan yang berlaku (Sumber Internet)

Tanah emplasemen dalam kenyataannya digunakan untuk :

- 1) Jalur rel kereta api dan stasiun beserta operasional, perlengkapannya;
- 2) Perumahan bagi pegawai PT Kereta Api (Persero) sendiri;
- 3) Tanah bebas yang meliputi tanah yang tidak ada rel dan bangunan bagi PT Kereta Api (Persero), yang nantinya dapat digunakan atau di sewakan kepada

pegawai PT Kereta Api (Persero) atau warga sipil yang biasanya berupa tanah tegalan atau tanah sawah;

- 4) Jalan umum yang dapat dipakai untuk lalu lintas umum yang terdapat di dalam emplasemen;
- 5) Jalan umum untuk menuju ke stasiun;
- 6) Tanah-tanah untuk pertokoan yang dikelola oleh swasta atau oleh PT Kereta Api (Persero) sendiri, baik secara langsung atau tidak langsung;
- 7) Untuk keperluan sosial antara lain dapat berupa untuk gedung sekolah, tempat peibadatan dan atau tempat pemakaman;
- 8) Selain itu tanah emplasemen dapat juga digunakan untuk bengkel kereta, tempat parkir kereta, balai kesehatan, parkir kendaraan, garasi dan lain-lain yang berguna bagi PT Kereta Api (Persero) sendiri atau para pegawainya, yang dapat menunjang kegiatan operasional PT Kereta Api (Persero).

Hal ini dianggap pantas karena masyarakat sudah mendapat keuntungan dengan menggunakan lahan tersebut. Sebelum ada kerjasama dari PT Kereta Api (Persero) dan warga masyarakat pemakai lahan yaitu dengan pembayaran sewa tanah ini, banyak para oknum dari PT Kereta Api (Persero) sendiri yang memanfaatkan kesempatan hal tersebut untuk menarik sewa tanah, dengan alasan untuk membayar uang sewa tanah yang ditempatinya. Sekarang ini pengelolaan aset tanah ini langsung di tangani oleh PT Kereta Api (Persero) dengan memanggil para pihak untuk mengadakan perjanjian, dan setelah perjanjian tersebut disetujui maka pihak penyewa akan membayarkan uang sewanya kepada PT Kereta Api (Persero) daerah operasi setempat melalui stasiun terdekat.

PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta sendiri mempunyai batas-batas kekuasaan dengan Daerah Operasi lain yaitu batas dengan Daerah Operasi VII Surabaya adalah di Stasiun Kedunghanteng (Km. 221+000), dengan Daerah Operasi V Purwokerto adalah Stasiun Montelan (Km. 488+815); dengan Daerah Operasi IV Semarang adalah Stasiun Goprak (Km. 72+130)

PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta juga telah menerapkan tentang sewa menyewa sejak lama antara warga sekitar rel kereta api Stasiun Delanggu dengan PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI

Yogyakarta. Kesepakatan tentang uang bayaran sewa tanah tertuang dalam klausula perjanjian sewa tanah antara warga dan PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta. Tentang besarnya uang sewa tanah biasanya dibayarkan setiap setahun sekali kepada PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta lewat Stasiun Delanggu, hal ini merupakan bukti adanya niat dari PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta untuk memaksimalkan hak pengelolaan atas tanah yang dikuasainya.

2. 2 Dasar Hukum

Dasar hukum yang digunakan sebagai landasan yuridis dalam penulisan skripsi ini adalah:

1. Undang-undang dasar 1945, pasal 33 ayat (3) :
“Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya bagi kemakmuran rakyat”.
2. Undang-undang Nomor 5 tahun 1960 Tentang Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria, antara lain :
 - a. pasal 16 ayat (1)
Hak-hak atas tanah sebagai yang dimaksud dalam pasal 4 ayat (1) ialah (khususnya angka) :
 - 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 yang sifatnya sementara sebagaimana yang disebutkan dalam pasal 53.
 - b. pasal 35 ayat (1)
“Hak guna bangunan hak untuk mendirikan dan mempunyai bangunan-bangunan atas tanah yang bukan miliknya sendiri, dengan jangka waktu paling lama 30 tahun”.

c. pasal 35 ayat (2)

“Atas permintaan pemegang hak dan dengan mengingat keperluan serta keadaan bangunan-bangunannya, jangka waktu tersebut dalam ayat (1) dapat diperpanjang dengan waktu paling lama 20 tahun”.

d. pasal 35 ayat (3)

Hak guna bangunan dapat beralih dan dialihkan kepada pihak lain.

e. pasal 36 ayat (1)

Yang dapat mempunyai hak guna bangunan ialah :

- 1) warga negara Indonesia;
- 2) badan hukum yang didirikan menurut hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia.

f. pasal 36 ayat (2)

“Orang atau badan hukum yang mempunyai hak guna bangunan dan tidak lagi memenuhi syarat-syarat yang tersebut dalam ayat (1) pasal ini dalam jangka waktu 1 tahun wajib melepaskan atau mengalihkan hak itu kepada pihak lain yang memenuhi syarat. Ketentuan ini berlaku juga terhadap pihak yang memperoleh hak guna bangunan, jika ia tidak memenuhi syarat-syarat tersebut”.

“Jika hak guna bangunan yang bersangkutan tidak dilepaskan atau dialihkan dalam jangka waktu tersebut, maka hak itu hapus karena hukum, dengan ketentuan, bahwa hak-hak pihak lain akan diindahkan menurut ketentuan-ketentuan yang di tetapkan dengan Peraturan Pemerintah”.

g. pasal 37

Hak guna bangunan terjadi :

- 1) mengenai tanah yang dikuasai langsung oleh negara : karena penetapan pemerintah;
- 2) mengenai tanah milik : karena perjanjian yang berbentuk otentik antara pemilik tanah yang bersangkutan dengan pihak yang akan memperoleh hak guna bangunan itu, yang bermaksud menimbulkan hak tersebut.

h. pasal 40

Hak guna bangunan hapus karena :

- 1) jangka waktunya berakhir;
- 2) dihentikan sebelum jangka waktu berakhir karena sesuatu syarat tidak dipenuhi;
- 3) dilepaskan oleh pemegang hak sebelum jangka waktunya berakhir;
- 4) dicabut untuk kepentingan umum;
- 5) diterlantarkan;

- 6) tanahnya musnah;
- 7) ketentuan dalam pasal 36 ayat (2).

i. pasal 41 ayat (1)

“Hak pakai adalah hak menggunakan dan atau memungut hasil dari tanah yang dikuasai langsung oleh negara atau tanah-tanah milik orang lain yang memberi wewenang dan kewajiban yang ditentukan dalam keputusan pemberiannya oleh pejabat yang berwenang memberikannya atau dalam perjanjian dengan pemilik tanahnya yang bukan perjanjian sewa-menyewa atau perjanjian pengolahan tanah, segala sesuatu asal tidak bertentangan dengan jiwa dan ketentuan-ketentuan Undang-undang ini”.

j. pasal 41 ayat (2)

Hak pakai dapat diberikan :

- 1) selama jangka waktu yang tertentu atau selama tanahnya dipergunakan untuk keperluan yang tertentu;
- 2) dengan cuma-cuma, dengan pembayaran atau pemberian jasa berupa apapun.

k. pasal 43 ayat (2)

“Hak pakai atas tanah-tanah hanya dapat dialihkan kepada pihak lain dengan izin pejabat yang berwenang”.

l. pasal 44 ayat (1)

“Seseorang atau suatu badan hukum mempunyai hak sewa atas tanah, apabila ia mempergunakan tanah milik orang lain untuk keperluan bangunan, dengan membayar kepada pemiliknya sejumlah uang sebagai sewa”.

m. pasal 44 ayat (2)

Pembayaran uang sewa dapat dilakukan :

- 1) satu kali atau tiap-tiap waktu tertentu;
- 2) sebelum atau sesudah tanahnya dipergunakan.

n. pasal 45

Yang dapat menjadi pemegang hak sewa adalah :

- 1) warga negara Indonesia;
- 2) orang asing yang berkedudukan di Indonesia;
- 3) badan hukum yang didirikan menurut hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia;
- 4) badan hukum asing yang mempunyai perwakilan di Indonesia.

3. Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 Tentang Perkereta Api, antara lain :
 - a. pasal 13 :

“Untuk kelancaran dan keselamatan pengoperasian kereta api, pemerintah menetapkan pengaturan mengenai jalur kereta api yang meliputi daerah manfaat jalan, daerah milik jalan, dan daerah pengawasan jalan termasuk bagian bawahnya serta ruang bebas di atasnya”.
 - b. pasal 14 ayat (1) :

“dilarang membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul, dan bangunan lainnya, menanam pohon yang tinggi serta menempatkan barang pada jalur kereta api yang dapat membahayakan keselamatan kereta api”.
 - c. pasal 20 :

“selain berfungsi sebagai tempat naik atau turunnya penumpang dan atau bongkar muat barang, di stasiun dapat dilakukan kegiatan usaha penunjang angkutan kereta api”.
4. Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 Tentang Pelaksanaan Konversi Hak Penguasaan Atas Tanah Negara dan Ketentuan-Ketentuan Tentang Kebijakan Selanjutnya, pasal 2 :

“Jika tanah negara sebagai dimaksud dalam pasal 1, selain dipergunakan untuk kepentingan instansi-instansi itu sendiri, dimaksudkan juga untuk dapat diberikan dengan sesuatu hak kepada pihak ketiga, maka hak penguasaan tersebut di atas dikonversi menjadi “hak pengelolaan” sebagaimana dimaksud dalam pasal 5 dan 6 yang berlangsung selama tanah tersebut dipergunakan untuk keperluan itu oleh instansi yang bersangkutan”.
5. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 6 Tahun 1972 Tentang Pelimpahan Wewenang Pemberian Hak Atas Tanah, pasal 12 :

Menteri Dalam Negeri memberikan keputusan mengenai Permohonan pemberian, perpanjangan/pembaruan, menerima pelepasan, izin pemindahan serta pembatalan:

 - 1) hak milik;
 - 2) hak guna usaha;
 - 3) hak guna bangunan;
 - 4) hak pakai;
 - 5) hak pengelolaan;
 - 6) hak penguasaan;

- 7) izin membuka tanah atas tanah negara, yang wewenangnya tidak dilimpahkan kepada Gubernur/ Bupati/ Walikota Kepala Daerah/ Kepala Kecamatan.
6. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 5 Tahun 1973 Tentang Ketentuan-Ketentuan Mengenai Tata Cara Pemberian Hak Atas Tanah, pasal 29 :
- Hak pengelolaan dapat diberikan kepada :
- Departemen dan jawatan-jawatan pemerintah;
 - Badan-badan hukum yang di tunjuk pemerintah.
7. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 1 Tahun 1977 Tentang Tata Cara Permohonan dan Penyelesaian Pemberian Hak Pengelolaan Serta Pendaftarannya, pasal 1 :
- Yang dimaksud dengan "Hak Pengelolaan" dalam peraturan ini adalah :
- merencanakan peruntukan dan penggunaan tanah yang bersangkutan ;
 - menggunakan tanah tersebut untuk keperluan pelaksanaan usahanya;
 - menyerahkan bagian-bagian dari pada tanah itu kepada pihak ketiga menurut persyaratan yang ditentukan oleh perusahaan yang memegang hak tersebut, yang meliputi segi-segi peruntukan, penggunaan, jangka waktu dan keuangannya, dengan ketentuan bahwa pemberian hak atas tanah kepada pihak ketiga yang bersangkutan dilakukan oleh pejabat-pejabat yang berwenang, sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

2. 3 Landasan Teori

2. 3. 1 Hak Pengelolaan

1. Pengertian Hak Pengelolaan

"Hak Pengelolaan" satu diantara jenis-jenis hak-hak atas tanah yang, sama sekali tidak ada disebut dalam Undang-undang Pokok Agraria Nomor 5 Tahun 1960. Istilah "Hak Pengelolaan " pertama kali disebut oleh Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 yang mengatur Tentang Pelaksanaan Konversi Penguasaan Atas Tanah Negara dan Kebijakan Selanjutnya.(Parlindungan, 1989).

Hak pengelolaan memang tidak disinggung dalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1960, tetapi sebenarnya dapat kita jumpai secara tersirat dalam Penjelasan Umum II angka (2) yang menyatakan bahwa memberikan tanah

demikian itu terhadap seseorang atau badan hukum dengan sesuatu hak menurut peruntukannya dan keperluannya.

Pasal 2 Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 tersebut menyatakan bahwa jika tanah negara yang dimaksud dalam pasal 1, selain dipergunakan untuk kepentingan instansi-instansi itu sendiri, dimaksudkan juga untuk dapat diberikan dengan sesuatu hak kepada pihak ketiga, maka hak penguasaan tersebut di atas dikonversi menjadi hak pengelolaan yang dimaksud dalam pasal 5a dan 6, berlangsung selama tanah tersebut dipergunakan untuk keperluan itu oleh instansi yang bersangkutan (Harsono, 1997).

Jadi Hak Pengelolaan adalah hak atas tanah yang dikuasai oleh negara dan hanya dapat diberikan kepada badan hukum pemerintah atau pemerintah daerah baik dipergunakan untuk usahanya sendiri maupun untuk kepentingan pihak ketiga. Hak pengelolaan itu seolah-olah obyektifnya adalah tanah yang dikuasai langsung oleh negara yang diberikan kepada badan hukum oleh pemerintah atau pemerintah daerah yang untuk kepentingannya sendiri, atau untuk diberikannya kepada pihak ketiga.

Apabila tanah negara yang diberikan kepada suatu instansi tertentu, hanya dipergunakan untuk pelaksanaan tugasnya tanpa diberikan kepada pihak ketiga dengan sesuatu hak, maka oleh Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 dikonversi menjadi hak pakai. Pasal 1 Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 ini dengan jelas menyatakan bahwa hak penguasaan atas tanah negara sebagai dimaksud dalam Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953, yang diberikan kepada departemen-departemen, direktorat-direktorat dan daerah-daerah swatantra sebelum peraturan ini sepanjang tanah-tanah tersebut hanya dipergunakan untuk instansi itu sendiri dikonversi menjadi hak pakai, sebagai dimaksud dalam Undang-undang Pokok Agraria yang berlangsung selama tanah tersebut dipergunakan untuk keperluan itu oleh instansi yang bersangkutan (Ramli Zein, 1995).

Setelah berlakunya Undang-undang Pokok Agraria, pengaturan atas tanah negara berdasarkan Peraturan Menteri Agraria nomor 9 Tahun 1965 Tentang Pelaksanaan Konversi Hak Penguasaan Atas Tanah Negara dan Ketentuan-

Ketentuan Tentang Kebijakan Selanjutnya, yang antara lain dinyatakan bahwa penguasaan atas tanah negara sebagai dimaksud dalam Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953, yang telah diberikan kepada departemen-departemen, direktorat-direktorat dan daerah-daerah swatantra, sepanjang tanah tersebut digunakan untuk kepentingan instansi-instansi itu sendiri dikonversi menjadi hak pakai. Namun apabila penguasaan tanah negara tersebut selain untuk kepentingan instansi-instansi itu sendiri, maksudnya juga untuk dapat dipakai atau di berikan dengan suatu hak kepada pihak ketiga maka hak penguasaan atas tanah negara tersebut dikonversi menjadi hak pengelolaan.

2. Wewenang dalam Hak Pengelolaan

Hal yang sama juga dapat dilihat dalam ketentuan dalam pasal 5 yang disebut oleh pasal 2 Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965. Pasal 5 tersebut menyatakan bahwa apabila tanah-tanah negara yang dimaksud dalam pasal 4 diatas, selain dipergunakan oleh instansi-instansi itu sendiri, juga dimaksudkan untuk diberikan dengan sesuatu hak kepada pihak ketiga, maka oleh Menteri Agraria tanah-tanah tersebut akan diberikan dengan hak pengelolaan. Pengertian dan wewenang yang tersimpul pada hak pengelolaan ini, dijelaskan oleh pasal 6 Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 tersebut yang menyatakan :

1. Hak pengelolaan yang dimaksud dalam pasal 2 dan pasal 5 di atas memberikan wewenang kepada pemegangnya untuk :
 - a. merencanakan peruntukan dan penggunaan tanah tersebut;
 - b. menggunakan tanah tersebut untuk keperluan pelaksanaan tugasnya;
 - c. menyerahkan bagian-bagian dari tanah tersebut kepada pihak ketiga dengan hak pakai yang berjangka waktu 6 (enam) tahun;
 - d. menerima uang pemasukan/ ganti rugi dan/atau uang wajib tahunan.
2. Wewenang untuk menyerahkan tanah kepada pihak ketiga yang dimaksud dalam ayat (1) huruf c diatas terbatas pada :
 - a. tanah yang luasnya maksimum 1.000 m² (seribu meter persegi);
 - b. hanya kepada warga negara Indonesia dan badan-badan hukum yang dibentuk menurut hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia;
 - c. pemberian hak untuk yang pertama kali saja, dengan ketentuan bahwa perubahan, perpanjangan dan penggantian hak tersebut akan dilakukan

oleh instansi agraria yang bersangkutan dengan pada dasarnya tidak mengurangi pengasilan yang diterima sebelumnya oleh pemegang hak itu (Harsono, 1997).

Bertitik tolak dari ketentuan diatas, dapat dirumuskan pengertian hak pengelolaan ini sebagai suatu hak atas permukaan bumi yang disebut dengan tanah yang merupakan pelimpahan wewenang dari pemerintah pusat kepada suatu lembaga pemerintah, atau pemerintah daerah, badan hukum pemerintahan, atau pemerintah daerah untuk :

- a. merencanakan peruntukan dan penggunaan tanah yang bersangkutan;
- b. menggunakan tanah tersebut untuk keperluan pelaksanaan usahanya;
- c. menyerahkan bagian-bagian dari tanah itu kepada pihak ketiga menurut persyaratan yang ditentukan oleh pemegang hak pengelolaan tersebut, yang meliputi segi peruntukan, penggunaan, jangka waktu dan keuangannya, dengan ketentuan bahwa pemberian hak atas tanah kepada pihak ketiga yang bersangkutan dilakukan oleh pejabat-pejabat yang berwenang menurut Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 6 Tahun 1972 Tentang Pelimpahan Wewenang Pemberian Hak Atas Tanah, sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku (Parlindungan, 1989).

Dengan berpedoman pada tujuan dan hukum yang ada yang disebutkan di atas, negara dapat memberikan tanah tersebut kepada seseorang atau badan hukum dengan sesuatu hak, antara lain hak milik, hak pakai, hak guna bangunan atau memberikannya dalam pengelolaan kepada suatu badan penguasa untuk dapat dipergunakan bagi pelaksanaan tugasnya masing-masing.

Mengacu pada Penjelasan Umum Undang-Undang Pokok Agraria angka II butir (2) dinyatakan bahwa disamping kepada orang atau badan hukum perdata, negara dapat pula memberikan tanah yang dikuasai oleh negara dalam "pengelolaan" kepada sesuatu Badan penguasa (Departemen, Jawatan atau Daerah Swatantra) untuk dipergunakan bagi pelaksanaan tugasnya masing-masing. hak pengelolaan adalah hak publik yang memberi wewenang kepada subyek haknya untuk mengatur peruntukan tanahnya. Hak pengelolaan hanya dapat diberikan kepada badan penguasa yaitu badan hukum publik yang terdiri dari instansi

pemerintah, hak pengelolaan tidak boleh dipindahtangankan dan dibebani dengan hak tanggungan.

3. Hak yang dapat diberikan dalam Hak Pengelolaan

Semula menurut pasal 6 ayat (1) huruf c Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 menyatakan bagian-bagian tanah hak pengelolaan dapat diserahkan kepada pihak ketiga dengan hak pakai yang berjangka waktu 6 (enam) tahun. Hal yang sama juga dinyatakan oleh pasal 28 huruf c Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 5 Tahun 1973, akan tetapi oleh pasal 5 ayat (7) huruf a Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 5 Tahun 1974 juga dinyatakan bahwa "tanah-tanah yang dikuasai oleh perusahaan pembangunan perumahan dengan hak pengelolaan, atas usul perusahaan tersebut oleh pejabat bank yang berwenang yang dimaksud dalam pasal 3 dapat diberikan kepada pihak-pihak yang memerlukan dengan hak milik, hak guna bangunan ataupun hak pakai berikut rumah-rumah dan bangunan-bangunan yang ada di atasnya menurut ketentuan dan persyaratan peraturan perundangan agraria yang berlaku (Harsono, 1997).

Dari ketentuan pasal 5 ayat (7) huruf a Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 5 Tahun 1974 di atas, dapat disimpulkan bahwa bagian tanah hak pengelolaan itu dapat diserahkan kepada pihak ketiga dengan hak milik, hak guna bangunan atau hak pakai. Kesemua hak ini, baik pengertian, persyaratan maupun jangka waktu dan berakhirnya tunduk pada Undang-undang Pokok Agraria.

4. Subyek Hak Pengelolaan

Di dalam alam kemerdekaan ini, masalah penguasaan atas tanah negara pada mulanya diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953. Pasal 4 peraturan pemerintah ini menyebutkan bahwa penguasaan itu dapat diserahkan kepada suatu kementerian atau jawatan dan suatu daerah swatantra, jawatan menurut pasal 1 huruf a Peraturan Pemerintah ini adalah organisasi suatu kementerian yang berdiri sendiri, daerah swatantra ini, menurut pasal 1 huruf c pada peraturan pemerintah adalah daerah yang diberi hak untuk mengatur rumah tangganya sendiri (Harsono, 1997).

Dengan demikian berarti bahwa di dalam pasal 2 ayat (4) Undang-undang Pokok Agraria Nomor 5 Tahun 1960, subyek hak pengelolaan itu adalah daerah-daerah swatantra dan masyarakat-masyarakat hukum adat. Kemudian di dalam Penjelasan Umum II angka (2) dijelaskan bahwa subyek hak pengelolaan adalah adalah Badan Penguasa yang berupa departemen, jawatan atau daerah swatantra, sedangkan sebelumnya oleh Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953 yang menjadi subyek hak penguasaan yang kemudian dikonversi menjadi hak pengelolaan, adalah jawatan sebagai organisasi dari suatu kementerian dan daerah swatantra.

Di dalam Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 pada pasal 4 dinyatakan yang menjadi subyek hak pengelolaan adalah departemen, direktorat, atau daerah swatantra, tetapi kemudian pasal 29 Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 5 Tahun 1973 menyebutkan bahwa hak pengelolaan ini dapat diberikan kepada departemen dan jawatan-jawatan pemerintah serta badan-badan hukum yang ditunjuk oleh pemerintah.

Akhirnya Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 1 Tahun 1977 menyebutkan subyek hak pengelolaan itu pada pasal 2, 5 dan pasal 7, yaitu pemerintah daerah, lembaga, instansi dan atau badan hukum milik pemerintah atau pemerintah daerah untuk pembangunan.

2. 3. 2 Hak Menguasai atau Penguasaan

1. Pengertian Hak Menguasai atau Penguasaan

Hak Pengelolaan sebagai bagian dari hak-hak penguasaan tanah yang kini berlaku di Indonesia, tidak dapat dipisahkan begitu saja dari hak-hak penguasaan atas tanah pada umumnya, pada hakekatnya hak penguasaan adalah merupakan refleksi dari pandangan manusia terhadap dirinya sendiri sebagai manusia dalam hubungannya dengan pandangannya terhadap tanah (Supriyadi, 2002).

Hak menguasai atas tanah berisikan serangkaian wewenang, kewajiban dan atau larangan bagi seseorang yang memegang haknya untuk berbuat sesuatu dengan tanah yang dihaki tersebut. Wewenang, kewajiban dan atau larangan untuk diperbuat oleh pemegang hak atas tanah itulah yang merupakan tolok ukur

pembeda antara berbagai hak menguasai yang diatur dalam hukum tanah yang bersangkutan.

Hak atas tanah yang disebut Hak Milik dalam pasal 20 Undang-undang Pokok Agraria memberi wewenang untuk menggunakan tanah yang dihaki tanpa batas waktu, sedang Hak Guna usaha yang disebutkan dalam pasal 28 Undang-undang Pokok Agraria dibatasi jangka waktu penggunaan tanahnya. Demikian juga Hak Guna Bangunan sebagai hak menguasai atas tanah, juga dibatasi jangka waktunya dengan menurut perjanjian yang ada.

Hak-hak Menguasai atas tanah dapat diartikan sebagai lembaga hukum, jika belum dihubungkan dengan tanah dan subyek tertentu, hak-hak Menguasai atas tanah dapat juga merupakan hubungan hukum kongkrit (*subyektif recht*), jika sudah dihubungkan dengan tanah tertentu sebagai pemegang haknya.

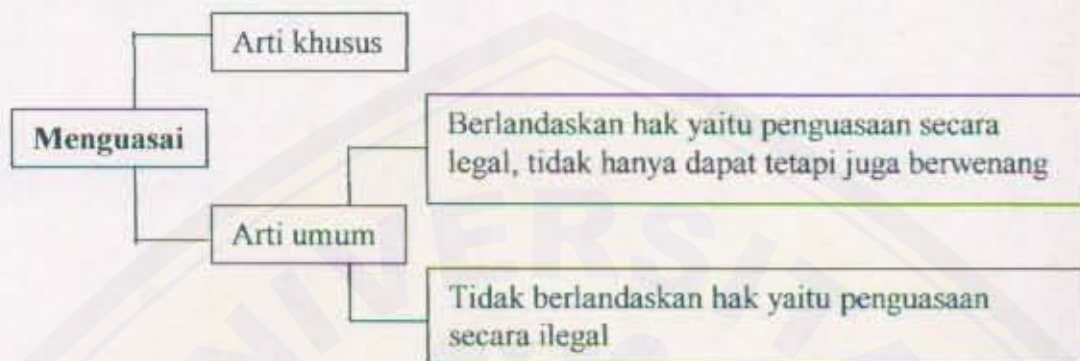
Dalam Undang-undang Pokok Agraria diatur sekaligus ditetapkan tata jenjang hak-hak menguasai atas tanah dalam Hukum Tanah Nasional, yaitu antara lain :

- a. Hak Bangsa Indonesia, yang disebut dalam pasal 1, sebagai hak menguasai atas tanah tertinggi beraspek perdata dan publik;
- b. Hak Menguasai Oleh Negara, yang disebut dalam pasal 2, semata-mata beraspek publik;
- c. Hak Ulayat, yang disebutkan dalam pasal 3 beraspek perdata dan publik;
- d. Hak-Hak Perorangan, semuanya beraspek perdata, terdiri atas :
 - 1) hak-hak atas tanah sebagai hak-hak individual yang semuanya secara langsung ataupun tidak langsung bersumber pada hak bangsa yang disebutkan dalam pasal 16 dan pasal 53;
 - 2) wakaf, yaitu hak milik yang sudah diwakafkan, yang disebutkan dalam pasal 49;
 - 3) hak jaminan atas tanah yang disebutkan dalam pasal 25, 33, 39 dan 51 sebagai hak tanggungan.

Jadi pengertian menguasai dapat juga dipakai dalam arti fisik maupun dalam arti yuridis, juga beraspek perdata dan beraspek publik. Penguasaan tanah secara yuridis dilandasi hak, yang dilindungi oleh hukum dan umumnya memberi

wewenang kepada pemegang hak untuk menguasai secara fisik tanah yang dihaki, tetapi ada pula penguasaan tanah secara yuridis yang biarpun memberi kewenangan untuk menguasai tanah yang dihaki secara fisik tapi pada kenyataannya penguasaan fisiknya dilakukan oleh pihak lain.

Sedangkan bagan tentang menguasai dapat dilihat sebagai berikut :



2. Wewenang dalam Hak Menguasai atau Penguasaan

Di dalam pasal 2 Undang-Undang Pokok Agraria Nomor 5 Tahun 1960 ditegaskan bahwa bumi, air, dan ruang angkasa termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya pada tingkatan tertinggi di kuasai oleh negara. Hak menguasai dari negara itu memberi wewenang untuk :

- a. mengatur dan menyelenggarakan peruntukan, penggunaan, persediaan dan pemeliharaan bumi, air dan ruang angkasa;
- b. menentukan dan mengatur hubungan-hubungan hukum antara orang-orang dengan bumi, air dan ruang angkasa;
- c. menentukan dan mengatur hubungan-hubungan hukum antara orang-orang dan perbuatan-perbuatan hukum yang mengenai bumi, air dan ruang angkasa (Sofyan Effendi, 1984).

Di dalam pasal 4 ayat (1) Undang-Undang Pokok Agraria diatur bahwa atas dasar hak menguasai dari negara itu, ditetapkan macam-macam hak atas permukaan bumi, yang disertai tanah, yang dapat diberikan kepada dan dipunyai oleh orang-orang, baik sendiri maupun bersama-sama dengan orang-orang lain serta badan-badan hukum.

Di dalam pasal 16 ayat (1) Undang-Undang Pokok Agraria disebutkan macam-macam hak atas tanah yang dapat diberikan kepada orang atau badan hukum yaitu :

- a. hak milik;
- b. hak guna usaha;
- c. hak guna bangunan;
- d. hak pakai;
- e. hak sewa untuk bangunan.

Macam-macam hak tersebut di atas termasuk hak perdata (*privaat rechtelijk*) dan merupakan hak kebendaan yang boleh dipidahtanggankan dan dibebani dengan hak tanggungan.

3. Hak Menguasai oleh Negara

Penjelasan Umum Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 Tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria, angka II (2) menyatakan bahwa untuk mencapai apa yang ditentukan dalam pasal 33 ayat 3 Undang-Undang Dasar 1945, tidak perlu dan tidaklah pada tempatnya, bahwa bangsa Indonesia ataupun negara bertindak sebagai pemilik tanah. Adalah lebih tepat jika negara, sebagai organisasi kekuasaan dari seluruh rakyat bertindak selaku badan penguasa.

Berpangkal dari pendirian tersebut di atas, maka arti ketentuan dalam pasal 2 ayat 1 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 Tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria, menyatakan bahwa "atas dasar ketentuan dalam pasal 33 ayat 3 Undang-undang Dasar 1945 dan hal-hal sebagai yang dimaksud dalam pasal 1, bumi, air dan ruang angkasa, termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya itu pada tingkatan tertinggi dikuasai oleh negara, sebagai organisasi kekuasaan seluruh rakyat. Sesuai dengan pangkal pendirian tersebut di atas, perkataan "dikuasai" dalam pasal ini bukanlah berarti "memiliki" akan tetapi adalah pengertian yang memberi wewenang kepada negara.

Adapun kekuasaan negara yang dimaksudkan itu mengenai semua bumi, air dan ruang angkasa. Jadi baik yang sudah dihaki maupun tidak, kekuasaan negara mengenai tanah yang sudah dipunyai oleh orang dengan sesuatu hak

dibatasi oleh isi dari hak tersebut, artinya sampai seberapa negara memberi kekuasaan kepada yang mempunyainya untuk menggunakan haknya, sampai disitulah batas kekuasaan negara.

Kekuasaan negara atas tanah tidak dipunyai dengan sesuatu hak oleh seseorang atau pihak lainnya adalah lebih luas dan penuh. Dengan berpedoman pada tujuan yang disebutkan di atas, negara dapat memberikan tanah yang demikian itu kepada seseorang atau badan hukum dengan sesuatu hak menurut peruntukan dan keperluannya, misalnya hak milik, hak pakai atau hak guna bangunan atau memberikannya dalam pengelolaan kepada suatu badan penguasa (departemen, jawatan atau daerah swatantra) untuk dipergunakan bagi pelaksanaan tugasnya.

Berdasarkan *Staadblad* 1911 Nomor 110 jo. *Staadblad* 1940 Nomor 430 tentang "penguasaan benda-benda tidak bergerak, gedung-gedung dan lain-lain bangunan milik negara" ditegaskan jika instansi pemerintah menguasai negara, dipelihara dengan anggaran belanjanya, maka tanah itu adalah aset instansi yang bersangkutan.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953 Tentang Penguasaan Tanah-Tanah Negara, ditegaskan bahwa jika tanah negara yang sudah diserahkan penguasaannya kepada suatu departemen, jawatan atau daerah swatantra, maka dengan berlakunya peraturan pemerintah ini tanah negara itu berada dalam penguasaan instansi yang terkait sebagai asetnya. Tetapi dengan berlakunya Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953 tanah negara tidak bisa dijadikan aset suatu instansi pemerintah jika belum diberikan dengan surat keputusan pemberian hak oleh menteri yang mempunyai tugas dan fungsi di bidang pertanahan. Pada saat ini menteri yang berwenang untuk menerbitkan surat keputusan pemberian hak atas tanah adalah Menteri Agraria /Kepala Badan Pertanahan atau pejabat bawahannya.

2.3.3 Tanah Aset PT Kereta Api (Persero)

Sebelum dilaksanakan pembangunan jalan kereta api oleh PT Kereta Api (Persero) (*Staats Spoorwegen* atau Perusahaan Kereta Api Negara dan selanjutnya

disebut PT Kereta Api (Persero)) terlebih dahulu dilakukan penyerahan penguasaan tanah negara kepada PT Kereta Api (Persero). Penyerahan penguasaan tanah (*bestemming*) kepada PT Kereta Api (Persero) dilakukan berdasarkan ordonansi yang dimuat dalam Staatsblad Nederlandsch Indie. Setiap jalan lintas kereta api di-*bestemming*-kan kepada PT Kereta Api (Persero) dan dimuat dalam Staatsblad masing-masing. Berdasarkan Staatsblad–Staatsblad tersebut pemerintah telah menyerahkan penguasaan tanah kepada PT Kereta Api (Persero). Kemudian tanah tersebut di bawah penguasaan (*in beheer*) pada PT Kereta Api (Persero).

1. Pengertian Grondkaart

Tanah-tanah yang sudah di-*bestemming*-kan kepada PT Kereta Api (Persero), lalu diukur, dipetakan dalam grondkaart. Pembuatan grondkaart dilakukan menurut teknik geodesi oleh Landmester (petugas pengukuran kadaster). Untuk memenuhi legalitas sesuai dengan peraturan yang berlaku, maka setiap grondkaart disahkan oleh kepala kantor kadaster dan residen setempat (Sumber : dari hasil wawancara dengan Bapak Sunyono selaku Seksi Properti Bagian Tanah Dan Bangunan).

Grondkaart menguraikan dan menjelaskan secara kongkrit batas-batas tanah yang sudah diserahkan kepada PT Kereta Api (Persero) berdasarkan ordonansi yang dimuat dalam Staatsblad masing-masing. Tanah-tanah yang diuraikan dalam grondkaart tersebut statusnya adalah tanah negara, namun kualitasnya sudah menjadi kekayaan negara aset PT Kereta Api (Persero), sehingga terhadap tanah tersebut berlaku peraturan perundang-undangan perbendaharaan negara (*komtabel*).

Pengukuran dan pembuatan peta tanah pada umumnya dilakukan oleh landmester (petugas pengukuran kadaster) untuk berbagai keperluan, baik untuk keperluan instansi maupun untuk keperluan orang atau badan hukum swasta. Menurut asas hukum yang berlaku pada zaman dahulu sebagaimana termuat dalam Agrarische Wet (Staatsblad 1870 Nomor 55) dan Agrarische Besluit (Staatsblad 1870 Nomor 118) terdapat perbedaan fungsi antara gambar atau peta

yang dibuat untuk keperluan instansi pemerintah dengan gambar atau peta tanah yang dibuat untuk keperluan orang atau badan hukum swasta.

2. Fungsi Grondkaart

Pengukuran atau pemetaan tanah yang untuk keperluan orang atau badan hukum swasta, yang hasilnya disebut surat ukur (*Meetbrief*). Fungsi surat ukur (*Meetbrief*) sendiri adalah sebagai lampiran untuk memohon sesuatu hak atas tanah kepada pemerintah, misalnya hak eigendom, hak erfpacht atau hak opstal. *Meetbrief* tersebut baru mempunyai nilai yuridis setelah diterbitkan surat keputusan dari residen tentang pemberian hak eigendom, hak erfpacht atau hak opstal kepada seseorang atau badan hukum swasta. Di dalam surat keputusan pemberian hak tersebut dicantumkan tanggal dan nomor *meetbrief* tadi yang menguraikan bahwa tanah sebagaimana yang diuraikan dalam *meetbrief* itulah yang diberikan dengan hak eigendom, hak erfpacht atau hak opstal. Hak eigendom, hak erfpacht atau hak opstal itu harus didaftarkan pada kantor kadaster dan selanjutnya diberi nomor-nomor *verponding* untuk masing-masing bidang tanah dan untuk masing-masing macam hak. Kepada orang atau orang atau badan hukum swasta yang mempunyai hak atas tanah diberikan *Acte van Eigendom* (akta untuk hak atas tanah eigendom), *Acte van Erfpacht* (akta untuk hak atas tanah erfpacht) atau *Acte van Opstal* (untuk hak atas tanah opstal) sebagai surat tanda bukti hak atas tanah tersebut, setiap orang atau badan hukum swasta wajib mempunyai surat tanda bukti hak atas tanah yang dimaksud. Jadi fungsi adalah lampiran surat tanda bukti yang sah.

Lain halnya dengan fungsi gambar atau peta tanah yang dibuat untuk keperluan instansi pemerintah, pengukuran dan pemetaan tanah untuk keperluan PT Kereta Api (Persero), hasilnya disebut *grondkaart*. *Grondkaart* itu merupakan hasil final yang tidak perlu ditindak lanjuti dengan surat keputusan pemberian hak oleh pemerintah. Berdasarkan asas *domcin* dalam hukum agraria sebagaimana yang termuat dalam *Agrarische Wet* (*Staatsblad* 1870 Nomor 55) dan *Agrarische Besluit* (*Staatsblad* 1870 Nomor 118), kepada instansi pemerintah tidak diberikan surat tanda bukti hak atas tanah.

Sesuai dengan asas domein tersebut, maka yang diwajibkan untuk mempunyai surat tanda bukti hak atas tanah hanyalah orang atau badan hukum swasta. Jika orang atau badan hukum swasta tidak dapat menunjukkan surat tanda bukti hak atas tanah maka tanah tersebut adalah tanah negara, kewajiban untuk menunjukkan surat tanda bukti hak atas tanah tersebut tidak dibebankan kepada instansi pemerintah memang tidak pernah diberikan surat tanda bukti hak atas tanah, bukti yang harus ditunjukkan oleh instansi pemerintah untuk mengatakan bahwa tanah adalah aset dari instansi pemerintah adalah cukup menyerahkan penguasaan tanah (*bestemming*) saja. Berdasarkan Staatsblad 1911 nomor 110 dan Staatsblad 1940 Nomor 430 tanah yang sudah dibestemmingkan itu otomatis menjadi aset instansi pemerintah yang bersangkutan.

Berdasarkan asas hukum tersebut di atas, maka kepada PT Kereta Api (Persero) tidak pernah diberikan surat tanda bukti hak atas tanah. Tanah-tanah yang sudah di-bestemming-kan kepada PT Kereta Api (Persero) itu kemudian ditindak lanjuti dengan pembuatan *grondkaart*. Tanah-tanah yang sudah diuraikan dalam *grondkaart* itu sudah menjadi kekayaan negara, sehingga tidak dapat diberikan kepada pihak lain sebelum mendapat izin dari Menteri Keuangan selaku Bendahara Umum Negara dan Pembina Umum Kekayaan Negara.

Grondkaart yang dimiliki oleh PT Kereta Api (Persero) itu berfungsi sebagai petunjuk yang menjelaskan bahwa tanah yang diuraikan dalam *grondkaart* itu merupakan kekayaan negara, jadi *grondkaart* itu bagi PT Kereta Api (Persero) fungsinya sama dengan surat tanda bukti hak bagi perorangan atau badan hukum swasta, kalau ada orang yang meminta supaya ditunjukkan surat tanda bukti hak atas tanah oleh PT Kereta Api (Persero) berarti orang yang meminta itu tidak memahami asas hukum yang berlaku.

3. *Grondkaart* di atas Hak Eigendom

Tanah milik PT Kereta Api (Persero) yang diuraikan dalam *grondkaart* itu, sebelumnya sudah dibebaskan dari pihak lain. Terhadap tanah masyarakat hukum adat diberikan pengawasan (*recognitie*), sedangkan terhadap tanah eigendom hak milik perorangan atau badan hukum swasta dibeli terlebih dahulu oleh

pemerintah, kemudian dilakukan balik nama sehingga dalam surat hak tanah eigendom tersebut tertulis menjadi atas nama Het Gouvernement van Nederlandsch Indie. Setelah itu seluruhnya atau sebagian dari tanah hak eigendom tersebut diberikan kepada PT Kereta Api (Persero) dan dibuatkan grondkaart.

Sedangkan hak eigendom yang bersangkutan tidak dimatikan. Itulah sebabnya di Jakarta ditemukan kasus bahwa grondkaart diatas tanah hak eigendom atas nama Het Gouvernement van Nederlandsch Indie atau Negara Republik Indonesia. Sekarang setelah diserahkan penguasaan tanah hak eigendom atas nama Het Gouvernement van Nederlandsch Indie itu kepada PT Kereta Api (Persero) dan diuraikan dalam grondkaart itu, maka tanah tersebut menjadi aset PT Kereta Api (Persero) dan terhadap tanah tersebut berlaku ketentuan komtabel.

4. Dasar hukum Grondkaart

Kebijaksanaan mengenai tanah grondkaart dapat disimak dari berbagai produk hukum sebagai berikut :

- a. Berdasarkan Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953 tanah grondkaart berada dalam penguasaan (in beheer) DKA;
- b. Berdasarkan Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor SK. 681/DJA/1998 Tanggal 1 November 1986 ditegaskan bahwa tanah grondkaart berada dalam penguasaan (in beheer) PJKA;
- c. Dalam Kesimpulan Rapat Kerja Badan Pertanahan Nasional Tahun 1991 dirumuskan bahwa "tanah-tanah PERUMKA berasal dari aset perusahaan kereta api negara (Staats Spoorwegen) dan aset perusahaan kereta api swasta (VS)yang telah dinasionalisasi berdasarkan Undang-Undang Nomor 86 Tahun 1958 jls. Peraturan Pemerintah Nomor 40 dan 41 1959;
- d. Berdasarkan Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 hak beheer PERUMKA dikonversi menjadi hak pakai atau hak pengelolaan (Dasrin Zein, 2000).

Sejalan dengan ketentuan tersebut maka terhadap tanah yang dipergunakan untuk jalur kereta api dalam batas-batas daerah milik jalan kereta api diterbitkan sertifikat hak pajak atas nama Departemen Perhubungan cq. Direktorat Jenderal

Perhubungan Darat selama tanah tersebut dipergunakan untuk jalan kereta api. Terhadap tanah yang terletak di luar batas daerah milik jalan kereta api dan tanah daerah lingkungan kerja stasiun kereta api diterbitkan sertifikat hak pengelolaan atas nama PT Kereta Api (Persero) dan terhadap tanah untuk rumah dinas diterbitkan sertifikat hak guna bangunan atas nama PT Kereta Api (Persero).



BAB III PEMBAHASAN



3. 1 Asal-Usul Aset Tanah PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta

3. 1. 1 Aset Perusahaan Kereta Api Negara atau Staats Spoorwegen (SS)

Sebagaimana telah disebutkan bahwa tanah aset Staats Spoorwegen sudah diserahkan penguasaannya kepada Staats Spoorwegen berdasarkan ordonasi yang termuat dalam Staatsblad, tentang lokasinya sudah diidentifikasi dan termuat dalam grondkaart, sehingga subyek dan obyeknya sudah jelas, statusnya adalah tanah hak milik pemerintah yang merupakan kekayaan negara. Berdasarkan Staatsblad 1911 nomor 110 dan Staatsblad 1940 nomor 430 ditegaskan bahwa Staats Spoorwegen mempunyai hak beheer atas tanah grondkaart tersebut.

Tanah aset Staats Spoorwegen atau sekarang PT Kereta Api (Persero), ternyata sudah diserahkan oleh Staats Spoorwegen sebelum berlakunya Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953 dan dilakukan berdasarkan ordonansi yang dimuat dalam Staatsblad Nederlansch Indie, sehingga penguasaan tanah itu tidak termasuk berada dalam kekuasaan Menteri Dalam Negeri, melainkan sudah menjadi kekayaan negara aset PT Kereta Api (Persero) yang harus tunduk pada hukum perbendaharaan negara, sehingga tidak boleh diberikan dengan sesuatu hak atas tanah kepada perorangan atau badan hukum swasta tanpa memperoleh izin terlebih dahulu dari Menteri Keuangan, dalam Surat Menteri Keuangan Nomor S. 11/MK. 16/1994 terTanggal 24 Januari 1994 ditegaskan bahwa tanah-tanah yang terurai dalam Staatsblad dinyatakan sebagai tanah negara yang dipisahkan sebagai aktiva tetap PT Kereta Api (Persero).

3. 1. 2 Aset Perusahaan Kereta Api Swasta Atau Verenigde Spoorwegbedrijf (VS)

Disamping perusahaan kereta api negara (Staats Spoorwegen atau disingkat dengan SS) juga ada 12 (dua belas) perusahaan kereta api swasta

Belanda yang beroperasi di Indonesia, yang terhimpun dalam suatu wadah bernama Vereniging van Nederlands Indische Spoor en Tramweg Maatschappij atau juga disebut dengan Verenigde Spoorwegbedrijf (disingkat dengan VS) yang berkantor pusat di Bandung.

Perusahaan kereta api swasta tersebut berbadan hukum swasta, maka tanah aset VS tersebut diberikan oleh pemerintah dengan hak eigendom, hak opstal untuk emplasemen dan bangunan-bangunan yang lainnya, sedangkan untuk prasarana pokok (jalan rel dan lain-lain) diberikan dengan hak konsesi atas nama masing-masing badan hukum perusahaan kereta api swasta yang bersangkutan, jadi hak eigendom atau hak opstal atas nama NIS, dan perusahaan kereta api swasta lainnya memang ada, akan tetapi hak eigendom atau hak opstal atas nama Staats Spoorwegen tidak pernah ada karena Staats Spoorwegen adalah perusahaan kereta api negara.

Pembangunan jalan kereta api yang pertama di Indonesia justru dimulai dari pihak swasta Belanda yang membangun mulai dari Semarang, Jawa Tengah, yang dilakukan oleh perusahaan kereta api swasta yang bernama NIS (N. V. Nederlands Indische Spoorweg Maatschappij) yang berkedudukan di Negara Belanda. Berdasarkan Gouvernment Besluit Nomor 1 Tahun 1862 terTanggal 28 Agustus 1862 pemerintah menyerahkan tanah dan memberi konsesi kepada NIS untuk membangun jalan kereta api di Jawa Tengah dan Jawa Timur.

Pada Tanggal 17 Juni 1864 di Desa Kemijen, Semarang, Jawa Tengah, Gubernur Jendral Mr. L. A. J. W. Baron Sloet van de Beele melakukan pengayunan cangkul pertama sebagai tanda dimulainya pembangunan jalan kereta api milik NIS lintas Semarang-Solo Balapan-Yogyakarta. Peresmian jalan kereta api adalah sebagai berikut :

- a. Tanggal 10 Agustus 1867 daerah Semarang – Tanggung;
- b. Tanggal 19 Juni 1868 daerah Tanggung – Tempuran (Kedungjati);
- c. Tanggal 20 Juni 1868 daerah Semarang – Pelabuhan Semarang;
- d. Tanggal 18 Februari 1870 daerah Kedungjati – Solo Balapan ;
- e. Tanggal 27 Maret 1871 daerah Solo Balapan - Ceper;
- f. Tanggal 09 Juni 1873 daerah Ceper - Klaten;

- g. Tanggal 01 Januari 1873 daerah Klaten – Yogyakarta Lempuyangan;
- h. Tanggal 21 Mei 1873 daerah Kedungjati - Ambarawa;
- i. Tanggal 07 Juni 1887 daerah Yogyakarta Lempuyangan – Yogyakarta Tugu.

Tanah-tanah yang dimiliki oleh perusahaan kereta api swasta tersebut diberikan dengan hak eigendom, hak opstal dan konsesi atas nama masing-masing perusahaan swasta yang bersangkutan.

3. 1. 3 Perusahaan Kereta Api Setelah Kemerdekaan

Setelah Proklamasi Kemerdekaan berdirilah Negara Republik Indonesia, maka semua kekayaan Pemerintah Hindia Belanda demi hukum (van rechtwege) otomatis menjadi kekayaan Negara Republik Indonesia. Sejak terbentuknya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) pada Tanggal 28 September 1945, maka semua aset Staats Spoorwegen yang diuraikan dalam grondkaart tersebut otomatis menjadi aset DKARI. Kemudian berdasarkan Pengumuman Menteri Perhubungan Tenaga Kerja dan Pekerjaan Umum Nomor 2 Tahun 1950, dibentuk Djawatan Kereta Api (DKA) yang berada di bawah naungan Departemen Perhubungan Tenaga Kerja dan Pekerjaan Umum sehingga aset Staats Spoorwegen tadi otomatis menjadi aset DKA, selanjutnya menjadi aset PNKA, PJKA, PERUMKA dan terakhir menjadi aset PT Kereta Api (Persero).

Berdasarkan Pengumuman Menteri Perhubungan Tenaga Kerja Dan Pekerjaan Umum Nomor 2 Tahun 1950 Tanggal 6 Januari 1950 maka DKARI, Staats Spoorwegen dan VS digabung menjadi DKA dan asetnya sejak Tanggal 1 Januari 1950 diambil alih oleh DKA yang sekarang menjadi PT Kereta Api (Persero). Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 40 dan 41 Tahun 1959 aset dari 12 (dua belas) perusahaan kereta api swasta Belanda yang tergabung dalam Verenigde Spoorwegbedrijf (VS) tersebut diserahkan pengelolaannya kepada DKA, sehingga sejak berlakunya peraturan pemerintah ini maka secara yuridis semua aset Verenigde Spoorwegbedrijf sudah menjadi aset DKA yang sekarang sudah menjadi PT Kereta Api (Persero).

Dalam pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953 diatur bahwa kecuali jika penguasaan atas tanah negara dengan undang-undang atau peraturan lain pada waktu berlakunya peraturan pemerintah ini telah diserahkan kepada kementerian, jawatan atau daerah swatantra, maka penguasaan tanah negara tersebut ada pada Menteri Dalam Negeri. Ketentuan ini bermakna bahwa semua tanah negara penguasaannya ada pada Menteri Dalam Negeri, kecuali tanah negara yang sudah diserahkan kepada kementerian, jawatan atau daerah swatantra sebelum berlakunya Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953 terTanggal 24 Januari 1953.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1958⁷ tanah-tanah aset VS tersebut dinasionalisasi menjadi kekayaan negara dan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 40 dan 41 Tahun 1959 diserahkan penguasaannya kepada DKA. Atas dasar kekuatan hukum yang termuat dalam Undang-Undang Nomor 86 Tahun 1958 dan Peraturan Pemerintah Nomor 40 dan 41 Tahun 1959 itu maka tanah-tanah aset Verenigde Spoorwegbedrijf sudah berubah menjadi hak beheer DKA. Berdasarkan Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 tanah-tanah yang dikuasai oleh DKA dengan hak penguasaan (hak beheer) tersebut yang berasal dari nasionalisasi aset Verenigde Spoorwegbedrijf itu sejak Tanggal 24 September 1960 dikonversi menjadi hak pakai atau hak pengelolaan atas nama DKA berlaku selama dipergunakan walaupun sampai sekarang ada yang masih belum bersertifikat. Untuk tanah hak beheer yang belum bersertifikat yang berasal dari aset Verenigde Spoorwegbedrijf secara berangsur-angsur masih dalam proses pensertifikatan.

Pada saat mulai berlakunya Undang-Undang Pokok Agraria Nomor 5 Tahun 1960, tanah-tanah grondkaart itu merupakan hak beheer DKA, berdasarkan Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 ditegaskan bahwa tanah-tanah yang dikuasai oleh instansi pemerintah dengan hak penguasaan (*beheer*) itu sejak Tanggal 24 September 1960 dikonversi menjadi hak pakai atau hak pengelolaan berlaku selama dipergunakan.

Tanah aset PT Kereta Api (Persero) baik yang berasal dari pengambilalihan aset Staats Spoorwegen, dengan cara nasionalisasi aset

Verenigde Spoorwegbedrijf maupun yang diperoleh sendiri karena pengadaan tanah, dalam penertiban administrasinya ada yang sudah mempunyai sertifikat, namun juga ada yang masih belum mempunyai sertifikat. Semua tanah aset PT Kereta Api (Persero) dipisahkan dan tunduk kepada Undang-Undang Perbendaharaan Negara (ICW) dan Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 1970, Keputusan Presiden Nomor 16 Tahun 1994 dan peraturan perundangan lainnya mengenai kekayaan negara.

Menurut ketentuan hukum perbendaharaan negara, tanah aset PT Kereta Api (Persero) baik yang sudah bersertifikat maupun yang belum, tidak boleh dilepaskan kepada pihak ketiga jika tidak ada izin dari menteri keuangan atas persetujuan Presiden terlebih dahulu, walaupun tanah aset PT Kereta Api (Persero) belum bersertifikat atau masih berstatus tanah negara, namun tidak boleh diberikan dengan suatu hak atas tanah tersebut kepada pihak ketiga, jika tidak ada izin dari Menteri Keuangan atas persetujuan Presiden.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 86 Tahun 1953 Tentang Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda yang Berada di Dalam Wilayah Republik Indonesia, dinyatakan bahwa perusahaan swasta Belanda juga dinasionalisasi, asetnya berubah menjadi barang milik atau kekayaan negara yang selanjutnya diserahkan menjadi aset instansi pemerintah yang ditunjuk untuk mengelolanya.

Beberapa peraturan perundang-undangan yang menyebutkan mengenai instansi pemerintah tersebut yang mempunyai hak pengelolaan adalah :

- a. Undang-Undang Pokok Agraria Nomor 5 Tahun 1960, Penjelasan Umum Angka II butir (2);
- b. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953, Pasal 2;
- c. Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 1997, Pasal 2;
- d. Keputusan Presiden Nomor 16 Tahun 1994, Pasal 13;
- e. Peraturan Menteri Agraria Nomor 1 Tahun 1965, Pasal 1;
- f. Peraturan Menteri Agraria Nomor 1 Tahun 1966, Pasal 1;
- g. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 5 Tahun 1974, Pasal 6;

- h. Surat Kepala Badan Pertanahan Nasional Tanggal 4 Mei 1992 Nomor 500-1255 Perihal Petunjuk Pelaksanaan Tentang Tata Cara Pengurusan Hak Dan Penyelesaian Sertifikat Tanah Yang Di Kuasai Oleh Instansi Pemerintah.

Mengacu kepada peraturan tersebut di atas, maka instansi pemerintah terdiri dari :

- a. Lembaga Tertinggi Negara/ Tinggi Negara;
- b. Departemen;
- c. Lembaga Pemerintah Non Departemen;
- d. Lembaga lainnya yang dibentuk oleh Presiden, misalnya Otorita;
- e. Badan Usaha Milik Negara;
- f. Pemerintah Daerah Otonom;
- g. Badan Usaha Milik Daerah.

Selanjutnya kemudian instansi-instansi tersebut diberikan tanah untuk digunakan sebagai penunjang dari kegiatan operasionalnya. Macam-macam hak atas tanah yang dapat diberikan kepada instansi pemerintah dan yang boleh memunyai adalah sebagai berikut :

- a. Hak Milik : berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 1963 hak milik dapat diberikan kepada bank milik pemerintah. Jadi hak milik dapat dipunyai oleh Badan Usaha Milik Negara Perbankan;
- b. Hak Guna Usaha : hak guna usaha dapat diberikan kepada Badan Usaha Milik Negara dan Badan Usaha Milik Daerah untuk perusahaan perkebunan, perikanan dan peternakan;
- c. Hak Guna Bangunan : hak guna bangunan dapat diberikan kepada Badan Usaha Milik Negara dan Badan Usaha Milik Daerah untuk mendirikan bangunan gedung;
- d. Hak Pakai : hak pakai untuk instansi pemerintah ada dua macam yaitu:
 - 1) Hak pakai yang berlaku terus menerus selama dipergunakan, dapat diberikan kepada departemen/lembaga negara dan pemerintah daerah otonom, jika tanahnya dipakai sendiri;

- 2) Hak pakai selama jangka waktu 25 tahun, dapat diberikan kepada Badan Usaha Milik Negara dan Badan Usaha Milik Daerah, jika tanahnya dipakai sendiri untuk penggunaan non pertanian dan tidak untuk mendirikan bangunan gedung;
- e. Hak Pengelolaan : hak pengelolaan dapat diberikan kepada departemen/lembaga negara, Badan Usaha Milik Negara, Pemerintah Daerah Otonom dan Badan Usaha Milik Daerah, jika tanah asetya itu dimaksudkan selain untuk dipergunakan sendiri, juga akan diberikan kepada pihak ketiga melalui pemanfaatan aset dengan izin menteri keuangan.

Sebagai Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dalam bidang transportasi maka PT Kereta Api (Persero) mendapatkan hak pengelolaan sebagai hak atas tanah yang dikuasainya.

Pada Tanggal 1 November 1983 diadakan Perjanjian Kerjasama antara PJKa dengan Direktorat Jendral Agraria Nomor 162/HK/Tap/1983 dan Nomor 57/SPK/XI/1983 Tentang Pelaksanaan Kegiatan Keagrariaan Untuk Pensertifikatan Tanah PJKa. Tujuan perjanjian kerjasama tersebut adalah untuk memperoleh kepastian hukum atas tanah-tanah PJKa yang melalui pensertifikatan tanah yang penanganannya memerlukan kegiatan teknis keagrariaan.

Kegiatan inventarisasi dilakukan secara menyeluruh terhadap semua tanah aset PJKa baik yang berasal dari nasionalisasi aset Verenigde Spoorwegbedrijf serta tanah lain yang perolehannya dilakukan oleh DKA/PNKA/PJKa sendiri dapat diketahui data mengenai :

- a. Semua tanah aset PJKa;
- b. Tanah yang dipergunakan langsung untuk kepentingan operasional PJKa yaitu untuk prasarana pokok;
- c. Tanah yang dipergunakan untuk menunjang operasional PJKa;
- d. Tanah yang dicadangkan untuk pembangunan PJKa;
- e. Tanah yang diduduki oleh pihak ketiga baik dengan izin PJKa ataupun tanpa izin PJKa (wawancara dengan Bp. Hadi Suseno selaku Wastek Op, Daerah Operasi VI Yogyakarta).

Dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 Tentang Perkeretaapian, ada tiga komponen utama dalam rangka pengoperasian kereta api yaitu :

- a. Prasarana kereta api, adalah jalur dan stasiun kereta api termasuk fasilitas yang dipergunakan agar sarana kereta api dapat dioperasikan;
- b. Sarana kereta api, adalah segala sesuatu yang dapat bergerak di atas jalan rel;
- c. Fasilitas penunjang kereta api, adalah segala sesuatu yang melengkapi penyelenggaraan angkutan kereta api yang dapat memberikan kemudahan serta kenyamanan bagi pengguna jasa kereta api.

Dalam pasal 2 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 1998 Tentang Prasarana Dan Sarana Kereta Api dijelaskan bahwa prasarana kereta api meliputi jalur kereta api, stasiun kereta api dan fasilitas operasional sarana kereta api.

Jalur kereta api diperuntukan bagi lalu lintas kereta api yang meliputi tanah daerah manfaat jalan kereta api, tanah daerah milik jalan kereta api dan tanah daerah pengawasan jalan kereta api termasuk bagian bawahnya serta ruang bebas di atasnya. Batas daerah manfaat jalan kereta api untuk rel di permukaan tanah adalah sisi terluar rel beserta bidang tanah di kiri dan kanannya yang dipergunakan untuk konstruksi jalan rel termasuk bidang tanah untuk penempatan fasilitas operasional sarana kereta api dan atau saluran air dan atau bangunan pelengkap lainnya. Batas daerah milik jalan kereta api untuk rel di permukaan tanah adalah batas paling luar sisi kiri dan kanan daerah manfaat jalan kereta api, masing-masing 6 (enam) meter. Batas daerah pengawasan jalan kereta api untuk di permukaan tanah adalah batas paling luar sisi kiri dan kanan daerah milik jalan kereta api, masing-masing sebesar 9 (sembilan) meter.

Tanah daerah manfaat jalan kereta api dan tanah daerah milik jalan kereta api dinyatakan dikuasai oleh pemerintah adalah sebagai aset Departemen Perhubungan cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, sesuai dengan peraturan perundang-undangan agraria yang berlaku diberikan dengan hak pakai atas nama Departemen Perhubungan cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berlaku selama tanah tersebut dipergunakan untuk jalan kereta api.

Tanah daerah pengawasan jalan kereta api dinyatakan sebagai aset PT Kereta Api (Persero), sesuai dengan peraturan perundang-undangan agraria/pertanahan yang berlaku diberikan dengan hak guna bangunan atau hak pengelolaan atas nama PT Kereta Api (Persero).

Sepanjang tidak mengganggu fungsi stasiun kereta api, di stasiun kereta api dapat diselenggarakan kegiatan usaha penunjang angkutan kereta api, berupa usaha pertokoan, rumah makan dan atau akomodasi, baik untuk kepentingan PT Kereta Api (Persero) maupun warga masyarakat. Pada setiap stasiun kereta api ditetapkan daerah lingkungan kerja dengan batas-batas yang jelas. Tanah daerah lingkungan kerja stasiun kereta api dinyatakan sebagai aset PT Kereta Api (Persero). Dari uraian tersebut di atas sebagaimana telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 dan Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 1998, ternyata ada dua kriteria tanah yang dapat dipergunakan untuk kereta api, yaitu .

- a. tanah daerah manfaat jalan kereta api dan daerah milik jalan kereta api dinyatakan sebagai aset pemerintah, sesuai dengan peraturan perundang-undangan agraria atau pertanahan yang berlaku diberikan dengan hak pakai atas nama Departemen Perhubungan cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berlaku selama tanah tersebut dipergunakan untuk jalan kereta api;
- b. tanah daerah lingkungan kerja stasiun kereta api dan tanah lain yang terletak di luar batas daerah milik jalan kereta api, sesuai dengan peraturan perundang-undangan agraria atau pertanahan yang berlaku diberikan dengan hak guna bangunan atau hak pengelolaan atas nama PT Kereta Api (Persero) (hasil wawancara dengan Bapak Sunyono selaku Kepala Seksi Properti).

Untuk mendorong pengembangan serta kemajuan Badan Usaha Milik Negara dalam rangka meningkatkan pembangunan dan efisiensi perekonomian secara nasional, telah dikeluarkan Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 1988 Tentang Pedoman Penyehatan Dan Pengelolaan Badan Usaha Milik Negara, berdasarkan instruksi presiden tersebut telah diinstruksikan untuk mengambil langkah-langkah penyehatan dan penyempurnaan pengelolaan Badan usaha milik

negara, salah satu langkah yang dapat ditempuh oleh Badan Usaha Milik Negara adalah melakukan kerjasama operasi (KSO).

Di dalam pasal 2 Keputusan Menteri Keuangan Nomor 740/KMK.00/1989 peningkatan efisiensi dan produktivitas BUMN antara lain dapat dilakukan melalui kerjasama operasi, selanjutnya di dalam pasal 9 keputusan menteri keuangan tersebut diatur sebagai berikut :

- a. Kerjasama Operasi yang berlaku untuk jangka waktu lebih dari 1 (satu) tahun dapat dilaksanakan oleh Direksi atas persetujuan Dewan Komisaris atau Dewan Pengawas;
- b. Kerjasama Operasi yang jangka waktunya lebih dari 1 (satu) tahun hanya dapat dilaksanakan setelah mendapat persetujuan Menteri Keuangan.

PT Kereta Api (Persero) boleh melakukan diversifikasi usaha dengan jalan memanfaatkan tanahnya secara berkerjasama dengan pihak ketiga guna menunjang usaha pokoknya, sehubungan dengan itu PT Kereta Api (Persero) dapat memanfaatkan tanahnya dengan cara disewakan dan kerjasama operasi. Pamanfaatan tanah yang dimaksud adalah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan pasal 13 ayat (5) Keputusan Presiden Nomor 16 Tahun 1994, sebagai berikut "barang bergerak dan tidak bergerak milik Negara dapat dimanfaatkan dengan cara disewakan, dipergunakan dengan cara dibangun dioperasikan dan diserahterimakan berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan".

Pada dasarnya tanah aset PT Kereta Api (Persero) tidak akan dilepaskan kepada pihak ketiga. Oleh karena itu maka aset tanah PT Kereta Api (Persero) yang potensial dapat dimanfaatkan dengan cara bekerjasama dengan pihak ketiga.

Pembinaan dan penatausahaan kekayaan negara dilakukan berdasarkan Undang-Undang Perbendaharaan Negara (ICW yang termuat dalam Staatsblad 1925 Nomor 448 sebagaimana telah diubah dan ditambah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1968), Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 1970, Keputusan Presiden Nomor 16 Tahun 1994 dan peraturan perundangan lainnya mengenai kekayaan negara tidak boleh dihapuskan sebelum mendapat persetujuan Menteri Keuangan selaku Bendahara Umum Negara dan Pembina Umum Kekayaan Negara. Pembinaan dan penatausahaan aset Departemen Atau Lembaga

Negara dilakukan oleh Direktur Jenderal Anggaran dan aset Badan Usaha Milik Negara atas nama Menteri Keuangan.

Tanah aset PT Kereta Api (Persero) adalah tanah milik pemerintah sesuai dengan penjelasan Menteri negara Agraria/ Kepala Badan Pertanahan Nasional pada rapat kerja dengan Komisi IIDPR RI Tanggal 5 Desember 1994, maka tanah aset PT Kereta Api (Persero) ini berlaku komtabel.

Dalam Petunjuk Teknis Pelaksanaan Keputusan Presiden Nomor 16 Tahun 1994 dijelaskan bahwa terhadap tanah yang nilai taksirannya menurut NJOP (nilai jual obyek pajak) tidak lebih dari Rp. 10.000.000.000,- (sepuluh milyar rupiah) telah dilimpahkan oleh Presiden kepada Menteri Keuangan.

Kebijaksanaan pemerintah mengenai pengamanan kekayaan negara berupa tanah sudah diatur dalam Keputusan Presiden Nomor 32 Tahun 1979 pasal 6 yang menegaskan bahwa tanah-tanah hak guna usaha, hak guna bangunan, hak pakai yang dimiliki oleh Perusahaan Milik Negara, Perusahaan Milik Daerah serta Badan-badan Negara yang sudah berakhir haknya sejak Tanggal 24 September 1980 diberi pembaharuan hak. Tanah-tanah tersebut tetap dimantapkan statusnya sebagai aset negara.

Sebagaimana telah dikemukakan di atas bahwa tanah-tanah aset PT Kereta Api (Persero) yang diuraikan dalam grondkaart itu kualitasnya adalah sebagai kekayaan negara. Dalam rangka mengamankan tanah aset PT Kereta Api (Persero), Menteri Keuangan cq. Direktur Jenderal Pembinaan Badan Usaha Milik Negara dengan Surat Nomor S-11/MK. 16/1994 terTanggal 24 Januari 1995 kepada Menteri Negara Agraria/Kepala Badan Pertanahan Nasional telah menegaskan bahwa tanah-tanah yang diuraikan di dalam grondkaart pada dasarnya adalah merupakan kekayaan negara yang dipisahkan sebagai aktiva tetap PERUMKA (PT Kereta Api (Persero)), sehingga perlu dimantapkan statusnya menjadi milik atau kekayaan PERUMKA (PT Kereta Api (Persero)).

Menteri Keuangan dengan surat tersebut telah meminta bantuan kepada Menteri Negara Agraria/Kepala Badan Pertanahan Nasional agar :

- a. Terhadap tanah PT Kereta Api (Persero) yang dimanfaatkan melalui kerja sama dengan pihak ketiga supaya diterbitkan sertifikatnya atas nama PT Kereta Api (Persero);
- b. Terhadap tanah PT Kereta Api (Persero) yang diduduki oleh pihak lain yang tidak berdasarkan kerja sama dengan PT Kereta Api (Persero), supaya tidak diterbitkan sertifikat atas nama pihak lain tersebut, jika tidak ada izin atau persetujuan dari Menteri Keuangan.

Apabila pemanfaatan tanah PT Kereta Api (Persero) dilakukan dengan kerja sama dengan pihak ketiga, maka terhadap aset PT Kereta Api (Persero) diterbitkan sertifikat hak pengelolaan atas nama PT Kereta Api (Persero), kemudian baru kepada pihak ketiga tersebut diterbitkan sertifikat hak guna bangunan atau hak pakai berdasarkan perjanjian yang disepakati. Yang membebani PT Kereta Api (Persero) tersebut, setelah hak guna bangunan atau hak pakai pihak ketiga berakhir, hak pengelolaan PT Kereta Api (Persero) tetap eksis. Kemudian kepada pihak ketiga dapat diberikan hak guna bangunan atau hak pakai lagi berdasarkan pembaharuan perjanjian yang dilaksanakan setiap tahunnya, demikian seterusnya. Dengan diterbitkan sertifikat hak pengelolaan atas nama PT Kereta Api (Persero), walaupun di atasnya dibebani dengan hak guna bangunan atau hak pakai atas nama pihak ketiga, namun hak pengelolaan akan tetap eksis, sehingga tanah aset PT Kereta Api (Persero) akan aman hingga sepanjang masa.

Dengan didasari Undang-Undang Perbendaharaan Negara (ICW) yang termuat dalam Staatsblad 1925 Nomor 448 sebagaimana telah diubah dan ditambah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1968, Keputusan Presiden Nomor 32 Tahun 1979, Keputusan Presiden Nomor 16 Tahun 1994 pasal 13 ayat (4) dan Surat Menteri Keuangan Nomor S-1069/MK. 03/ 1990 dan Nomor 11/MK. 16/1994 terTanggal 24 Januari 1995 dalam rangka pengamanan tanah aset PT Kereta Api (Persero) tanah aset PT Kereta Api (Persero) baik yang berasal dari grondkaart Staats Spoorwegen maupun aset nasionalisasi VS serta tanah yang pengadaannya dilakukan oleh DKA, PNKA, PJKA, PERUMKA yang sekarang sudah menjadi PT Kereta Api (Persero), maka langkah-langkah yang perlu dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Mempercepat penyelesaian sertifikat hak guna bangunan atau hak pengelolaan atas nama PT Kereta Api (Persero) dan sertifikat hak pakai atas nama Departemen Perhubungan cq. Direktur Jenderal Perhubungan Darat yang berlaku selama dipergunakan untuk jalur jalan kereta api;
2. Tidak menerbitkan sertifikat kepada pihak lain di atas tanah aset PT Kereta Api (Persero) jika tidak ada izin atau persetujuan dari Menteri Keuangan (Dasrin Zein, 2000: 50)

Memberikan suatu hak kepada pihak lain atas tanah aset PT Kereta Api (Persero) tanpa izin atau persetujuan dari Menteri Keuangan berarti menggelapkan kekayaan negara sehingga merugikan negara.

Walaupun rambu-rambu menurut hukum perbendaharaan negara sudah cukup jelas, namun kenyataannya ada juga terjadi perlakuan yang keliru terhadap tanah aset PT Kereta Api (Persero). Tanah grondkaart statusnya menurut Undang-Undang Pokok Agraria Nomor 5 Tahun 1960 adalah tanah negara, tetapi menurut hukum perbendaharaan negara yang dipisahkan menjadi aset PT Kereta Api (Persero). Secara komtabel, tanah grondkaart itu tidak boleh diterbitkan sertifikat kepada pihak lain, jika tidak diperoleh izin terlebih dahulu dari Menteri Keuangan. Apabila terjadi pensertifikatan tanah aset PT Kereta Api (Persero) yang berasal dari grondkaart Staats Spoorwegen dan nasionalisasi aset perusahaan kereta api swasta Belanda (Verenigde Spoorwegbedrijf), diberikan dengan suatu hak kepada pihak ketiga tahap izin dari Menteri Keuangan, hal itu berarti menggelapkan kekayaan negara, sehingga si pelakunya dapat dituntut melakukan tindak pidana. Dari segi hukum perdata sertifikat atas nama pihak ketiga tersebut dapat dibatalkan melalui proses hukum di pengadilan.

Dalam rangka pengamanan aset PT Kereta Api (Persero), disamping melanjutkan kegiatan pensertifikatan tanah juga dilakukan tuntutan perdata kepada pihak ketiga yang telah mensertifikatkan tanah aset PT Kereta Api (Persero) tanpa seizin Menteri Keuangan. Untuk mewakili PT Kereta Api (Persero) dalam bidang hukum perdata dan tata usaha negara, telah dilakukan kerjasama antara Kejaksaan Agung Republik Indonesia dengan PT Kereta Api (Persero) pada Tanggal 29 Januari 1994. Kerjasama itu meliputi bantuan hukum, pertimbangan hukum dan

tindakan hukum lainnya yang bertujuan untuk menyelesaikan permasalahan hukum perdata dan tata usaha negara yang ada kaitannya dengan tugas, fungsi, peranan dan kedudukan PT Kereta Api (Persero) baik di dalam maupun di luar pengadilan.

Disamping itu banyak juga bantuan hukum yang diberikan oleh Kejaksaan Agung dalam rangka mengamankan tanah aset PT Kereta Api (Persero) berupa tuntutan hukum pada pengadilan perdata untuk membatalkan sertifikat pihak ketiga yang diterbitkan diatas tanah aset PT Kereta Api (Persero) tanpa memperoleh izin terlebih dahulu dari Menteri Keuangan.

3. 2 Pengelolaan Aset Tanah PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta Berupa Tanah Emplasemen di Stasiun Delanggu

Untuk pengelolaan di Stasiun Delanggu setiap pengguna atau pihak penyewa tanah PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta, diwajibkan untuk membayar uang sewa atas tanah yang ditempatinya kepada PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta. Besarnya uang sewa tersebut disesuaikan dengan besarnya tanah yang dipakai, akan tetapi sekarang ini luas tanah emplasemen PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta di Stasiun Delanggu sudah dalam keadaan terkapling-kapling, hal ini untuk memudahkan apabila ada orang yang akan menyewa atau mematok tanah tersebut, pihak PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta tidak akan kesulitan untuk menentukan luas tanah yang akan disewa oleh orang tersebut. Besarnya uang sewa tersebut setiap tahun atau beberapa tahun sekali akan mengalami perubahan, hal ini disesuaikan dengan kondisi yang ada.

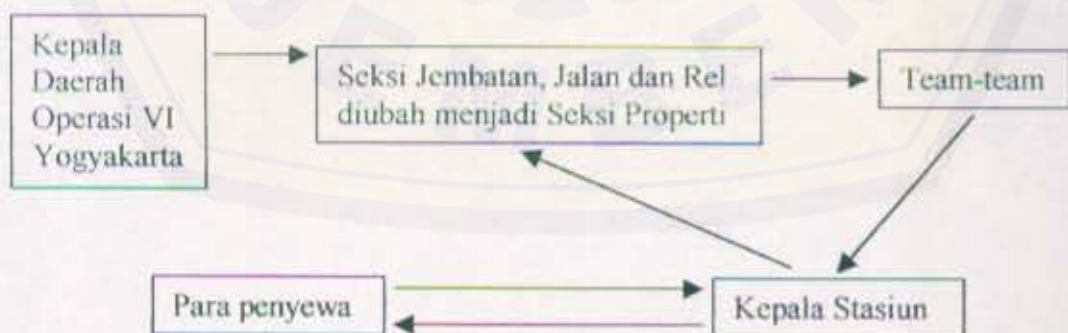
Dalam hal jika ada orang akan memakai atau menggunakan tanah emplasemen PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta, maka berdasarkan data di lapangan orang tersebut akan dikenakan semacam biaya pengalihan atau penggantian tanah tersebut sebesar Rp 5.000.000.- (lima juta rupiah) sampai dengan Rp 8.000.000.- (delapan juta rupiah), untuk ukuran tanah seluas 100m² (seratus meter persegi). Tentang biaya untuk penggantian tanah atau pengalihan ini tidak saja terjadi di Stasiun Delanggu saja, tetapi terjadi hampir di

setiap stasiun yang dirasa strategis untuk bisnis. Sebagai contoh di kawasan bisnis pusat kota Gemolong, harga tanah seperti emas. Hak sewa tanah milik PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta ukuran 5X5 m di tepian rel kereta hanya dihargai Rp 74.000/tahun. Perpanjangan sewa diperbaharui setahun sekali.

Namun, setelah diuruk dan dibangun toko permanen dengan ukuran luas yang sama, harganya mencapai Rp 35 juta - Rp 45 juta/unit. Padahal, biaya membangun toko tak lebih Rp 15 juta, sebab lokasi tanah memang di seputaran kawasan bisnis Pasar Kota Kecamatan Gemolong. Imbauan Daops VII Yogyakarta agar penyewa tidak mendirikan bangunan permanen tidak digubris. 'Buktinya puluhan toko permanen sudah dibangun warga setempat di seputar pasar Gemolong. Lantaran harga toko mahal, banyak "pemilik" hak sewa tanah kepincut untuk memperjualbelikan tanah. Jika mereka semula hanya "membeli" Rp 3,5 juta per kaveling, dengan mudah menjual Rp 10 juta per kaveling. Setelah di bangun atau di pugar maka harga toko mencapai Rp 45 juta per unit.

Para penyewa tanah emplasemen di sepanjang Stasiun Delanggu biasanya juga membayarkan uang sewa tanah tersebut dalam jangka 1 (satu) tahun sekali, dengan terlebih dahulu mendapatkan surat panggilan dari PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta untuk membayarkan uang sewa tersebut. Tetapi pembayaran uang sewa atas tanah emplasemen dapat di bayarkan di Stasiun Delanggu sebagai kantor perwakilan dari PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta.

Bagan di bawah merupakan alur pembayaran uang sewa tanah emplasemen PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta di Stasiun Delanggu :



Penjelasan tentang bagan di atas adalah Seksi Jembatan, Jalan Dan Rel yang sekarang diubah menjadi Seksi Properti bertugas untuk menarik uang sewa tanah emplasemen sepanjang kekuasaan Daerah Operasi VI Yogyakarta, kemudian seksi properti tersebut membentuk team-team yang bertugas untuk mengedarkan surat undangan guna membayar uang sewa atas tanah tersebut. Surat undangan tersebut dibagikan oleh petugas dari team dari rumah ke rumah.

Setelah mendapat undangan tersebut maka para pihak penyewa harus datang ke Stasiun Delanggu untuk membayar uang sewa tanah dan juga untuk memperbaharui perjanjian sewa menyewa tanah emplasemen. Dalam surat perjanjian tersebut penyewa mendapat hak atas tanah berupa hak guna bangunan. Menurut data di lapangan para pengguna tanah emplasemen, sekitar sebanyak 19% (sembilan belas persen) tidak membayar sewa tanah tersebut. Hal ini dapat dikarenakan tanah yang ditempati berasal dari saudaranya yang berkerja di PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta atau tanah tersebut ditempati sendiri oleh pegawai PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta. Terbukti sebanyak 23% (dua puluh tiga persen) tanah emplasemen ditempati oleh keluarga atau pegawai PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta.

Selain membayar uang sewa tanah kepada pihak PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta, warga juga diwajibkan membayar Pajak Bumi dan Bangunan kepada kantor kelurahan setempat. Maksud pembayaran Pajak Bumi dan Bangunan adalah pembayaran tersebut sebagai pajak bukan seperti uang sewa yang dibayarkan kepada PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta.

Untuk perijinan penggunaan atau pembangunan di atas tanah emplasemen sendiri hanya sekitar 40 % (empat puluh persen) tidak meminta ijin terlebih dahulu kepada pihak PT Kereta Api (Persero), hal ini di dorong dari perlakuan pihak PT Kereta Api (Persero) kurang begitu memperhatikan tanah emplasemen tersebut.

Dalam hak atas tanah hak guna bangunan, hak tersebut dapat dialihkan kepada pihak lain, hal ini juga terjadi pada warga yang menyewa tanah tersebut. Biasanya tanah yang dialihkan kepada pihak lain, masih dalam bentuk lahan yang

kosong, tapi ada pula yang sudah di dirikan bangunan di atas tanah emplasemen tersebut. Perpindahan hak tersebut biasanya dilakukan oleh orang dengan orang yang memerlukan tanah tersebut. Tanpa adanya pemberitahuan kepada pihak PT Kereta Api (Persero).





BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

4.1 Kesimpulan

Pada bagian akhir dari tulisan ini, sebagai penutup dapat diambil ringkasan inti sarinya yang merupakan kesimpulan sebagai berikut :

1. Tanah grondkaart perusahaan kereta api negara (Staats Spoorwegen) dan perusahaan kereta api swasta (Verenigde Spoorwegbedrijf) yang telah dinasionalisasi, merupakan kekayaan negara yang dipisahkan menjadi aset PT Kereta Api (Persero). Setelah kemerdekaan, berdasarkan Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 hak beheer di koversi menjadi hak pengelolaan atas nama DKA, PNKA, PJKA, PERUMKA lalu PT Kereta Api (Persero) berlaku selama dipergunakan, tidak boleh dialihkan kepada pihak ketiga jika tidak memperoleh izin terlebih dahulu dari Menteri Keuangan. Tanah milik kedua perusahaan kereta api tersebut yang telah dinasionalisasi, walaupun menurut hukum agraria berstatus sebagai tanah negara, tetapi boleh diberikan sesuatu hak atas tanah dan diterbitkan sertifikatnya kepada pihak ketiga tetapi harus memperoleh izin terlebih dahulu dari Menteri Keuangan karena menurut hukum perbendaharaan negara tanah tersebut berstatus sebagai kekayaan negara atau barang milik negara. Semua tanah aset PT Kereta Api (Persero) dipisahkan dan tunduk kepada Undang-Undang Perbendaharaan Negara (ICW) dan Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 1970, Keputusan Presiden Nomor 16 Tahun 1994 dan peraturan perundangan lainnya mengenai kekayaan negara;
2. untuk pengelolaan di Stasiun Delanggu setiap pengguna atau pihak penyewa tanah PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta, diwajibkan untuk membayar uang sewa atas tanah yang yang ditempatinya. Besarnya uang sewa disesuaikan dengan besarnya tanah yang dipakai dan setiap tahun mengalami perubahan disesuaikan dengan kondisi yang ada. Biasanya jika ada orang akan menggunakan tanah emplasemen tersebut, berdasarkan kenyataan

orang itu akan dikenakan semacam biaya pengalihan. Seksi Jembatan, Jalan dan Rel yang sekarang diubah menjadi Seksi Properti bertugas untuk menarik uang sewa tanah emplasemen sepanjang kekuasaan Daerah Operasi VI Yogyakarta, kemudian seksi properti tersebut membentuk team-team yang bertugas untuk mengedarkan surat undangan guna membayar uang sewa atas tanah tersebut. Pihak penyewa harus datang ke Stasiun Delanggu untuk membayar uang sewa tanah dan juga untuk memperbaharui perjanjian sewa menyewa tanah emplasemen, warga juga diwajibkan membayar Pajak Bumi dan Bangunan kepada kantor kelurahan setempat. Maksud pembayaran Pajak Bumi dan Bangunan adalah pembayaran tersebut sebagai pajak bukan seperti uang sewa yang dibayarkan kepada PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta.

4.2 Saran

Berikut ini beberapa saran yang ada untuk PT Kereta Api (Persero), antara lain :

1. Dalam pengelolaan aset tanah emplasemen sepanjang kekuasaan Daerah Operasi VI Yogyakarta agar dapat memaksimalkan fungsi tanah emplasemen tersebut, agar dapat menunjang kegiatan operasional PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta, selain itu Agar PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta benar-benar mengawasi pemakaian tanah emplasemen, agar tidak dimanfaatkan oleh pihak-pihak yang tidak berkepentingan atau tidak berwenang terhadap tanah tersebut, termasuk para petugas "palsu" yang memberikan ijin penggunaan tanah atau mengaku petugas penarik sewa tanah emplasemen PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta,;
2. Agar Badan Pertanahan Nasional bersifat hati-hati dalam memberikan sertifikat tanah kepada warga sipil apabila meminta hak atas tanah PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta dan meningkatkan hubungan kerjasama antara PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta dengan pihak ketiga, baik perorangan atau badan hukum.

DAFTAR PUSTAKA

Literatur

- A. P. Parlindungan, 1989, *Hak Pengelolaan Menurut UUPA*, CV Mandar Maju, Bandung.
- A. P. Parlindungan, 1990, *Berakhirnya Hak-Hak Atas Tanah*, CV Mandar Maju, Bandung.
- A. P. Parlindungan, 1993, *Pencabutan dan Pembebasan Hak Atas Tanah*, CV Mandar Maju, Bandung.
- Bachsan Mustafa, 1988, *Hukum Agraria Dalam Perspektif*, CV Remaja Karya, Bandung.
- Budi Harsono, 1997, *Hukum Agraria Indonesia Himpunan Peraturan-Peraturan Hukum Tanah*, Penerbit Djambatan, Jakarta.
- Budi Harsono, 1997, *Undang-Undang Pokok Agraria Sejarah Penyusunan dan Pelaksanaannya*, Djambatan, Jakarta.
- Irawan Soerodjo, 2003, *Kepastian Hukum Atas Tanah di Indonesia*, Arkola Surabaya.
- Ramli Zein, 1995, *Hak Pengelolaan Dalam Undang-Undang Pokok Agraria*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Rony Hanitijo Sumitro, 1998, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia, Jakarta.
- Soerjono Soekamto, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia, Jakarta.
- Sofyan Efendi, 1984, *Hukum Agraria Di Indonesia*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Sudargo Gautama, 1987, *Tafsiran Undang-Undang Pokok Agraria*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung.

Supriyadi, 2002, *Implementasi Pemberian Hak Atas Tanah Kepada Negara Dalam Perspektif Otonomi Daerah*, (Non. Pub.) Universitas Brawijaya Malang, Malang.

Tim Penyusun Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, 1989, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta.

----- 1998. *Pedoman penulisan Karya Ilmiah*, Jember: Badan Penerbit Universitas Jember.

Peraturan Perundang-undangan

Undang-undang Nomor 5 tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria (Lembaran Negara Tahun 1960 Nomor 104 dan Tambahan Lembaran Negara Nomor 2043).

Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkereta Apian (Lembaran Negara Tahun 1992 dan Tambahan Lembaran Negara Nomor 3479).

Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1958 tentang Penguasaan Tanah-Tanah Negara (Lembaran Negara Tahun 1958 Nomor 14).

Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1959 tentang Nasionalisasi Kereta Api Milik Belanda (Lembaran Negara Tahun 1959 Nomor 86).

Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1959 tentang Nasionalisasi Kereta Api dan Telepon Milik Belanda (Lembaran Negara Tahun 1959 Nomor 87).

Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api Menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) (Lembaran Negara Tahun 1998 Nomor 31).

Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 1998 tentang Prasarana dan Sarana Kereta Api (Lembaran Negara Tahun 1998 Nomor 133 dan Tambahan Lembaran Negara Nomor 377).

Keputusan Presiden Nomor 39 Tahun 1999 tentang Pengecualian Terhadap Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kerta Api dari Pengalihan Kedudukan, Tugas dan Kewenangan Menteri Keuangan Selaku Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) Kepada Menteri Negara Pendayagunaan Badan Usaha Milik Negara.

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

Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 6 Tahun 1972 tentang Pelimpahan Wewenang Pemberian Hak Atas Tanah.

Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 5 Tahun 1973 tentang Ketentuan-ketentuan Mengenai Tata Cara Pemberian Hak Atas Tanah.

Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 5 Tahun 1974 tentang Ketentuan-ketentuan Mengenai Penyediaan dan Pemberian Tanah Untuk Keperluan Perusahaan.

Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 1 Tahun 1977 tentang Tata Cara Permohonan dan Penyelesaian Pemberian Hak Pengelolaan Serta Pendaftarannya.

Surat Menteri Keuangan Nomor S.11/MK/16/1994 tentang Penatausahaan dan Pengamanan Tanah-tanah Milik PERUMKA yang Diuraikan Dalam Grondkaart.

Internet

www.google.com

www.bumn.go.id

www.hukumonline.com

www.kompas.com

www.suaramerdeka.com

www.tempo.com



Nomor : 1291 /J25.1.1/PP.9/2004

Jember, 8 April 2004

Lampiran :

Perihal : KONSULTASI

Yth. Pimpinan PT. Kereta Api
(Persero) Daerah Operasi VI
Yogyakarta
di - YOGYAKARTA

Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember bersama ini dengan hormat
menghadapkan kepada Saudara seorang mahasiswa :

Nama : Nanang Debi Kurniawan

NIM : 980710101082

Program : S1 Ilmu Hukum

Alamat : Jl. Halmahera IV/7 Jember

Keperluan : Konsultasi tentang Masalah

"PENGELOLAAN ASET PT. KAI DAERAH OPERASI VI
YOGYAKARTA BERUPA TANAH EMPLACEMENT DI STASIUN
DELANGGU"

Sehubungan dengan hal tersebut diatas kami mohon bantuan secukupnya,
Karena hasil dari konsultasi ini digunakan untuk melengkapi bahan
penyusunan

Atas bantuan dan kerjasama yang baik kami ucapkan terimakasih.

Dekan,



PARON PIUS, S.H., S.U.

NIP. 130 808 985

Tembusan Kepada :

- Yth. Ketua Bagian ..H...T...N.....
- Yang bersangkutan
- Arsip

PT. KERETA API (Persero)
DAERAH OPERASI VI YOGYAKARTA

Nomor : DL.405/IV/ 38 /D.VI-2004

Yogyakarta, 22 April 2004

Lampiran : -

Perihal : Ijin Penelitian

Kepada
 Yth. Dekan Fakultas Hukum
 Universitas Negeri Jember
 di
 JEMBER


1. Diberitahukan dengan hormat bahwa, berdasarkan surat saudara Nomor : 1291/J.25.1.1/PP.9/2004 tanggal 8 April 2004 perihal sebagaimana tersebut dalam pokok surat, kepada mahasiswa Universitas Negeri Jember yang namanya tersebut dibawah ini :

No.	NAMA	NIM	JURUSAN	KET
1.	NANANG DEBI KURNIAWAN	980710101082	HUKUM	

diberikan ijin untuk melaksanakan Penelitian di Stasiun Delanggu Daerah Operasi VI Yogyakarta, mulai tanggal 23 April 2004 sampai dengan 22 Mei 2004 dengan syarat-syarat sebagai berikut :

- a. Membawa rekaman surat ini.
 - b. Tertib tidak mengganggu dinas PT. KA (Persero).
 - c. Mematuhi peraturan-peraturan yang berlaku.
 - d. Memakai kartu tanda pengenal.
2. Demikian untuk menjadikan periksa, terima kasih.

A.n. KEPALA DAERAH OPERASI VI YOGYAKARTA
 KEPALA SEKSI SUMBERDAYA MANUSIA DAN UMUM
 KEPALA SUB SEKSI SUMBERDAYA MANUSIA


UNTORO
 NIPP. 28754

Embusan :

Yth. Kepala Daerah Operasi VI Yogyakarta (sebagai laporan).
 Yth. Kepala Sub Seksi Pengusahaan Asset Divisi Properti VI Yk.
 Yth. Kepala Stasiun Delanggu Daerah Operasi VI Yogyakarta.
 Arsip.

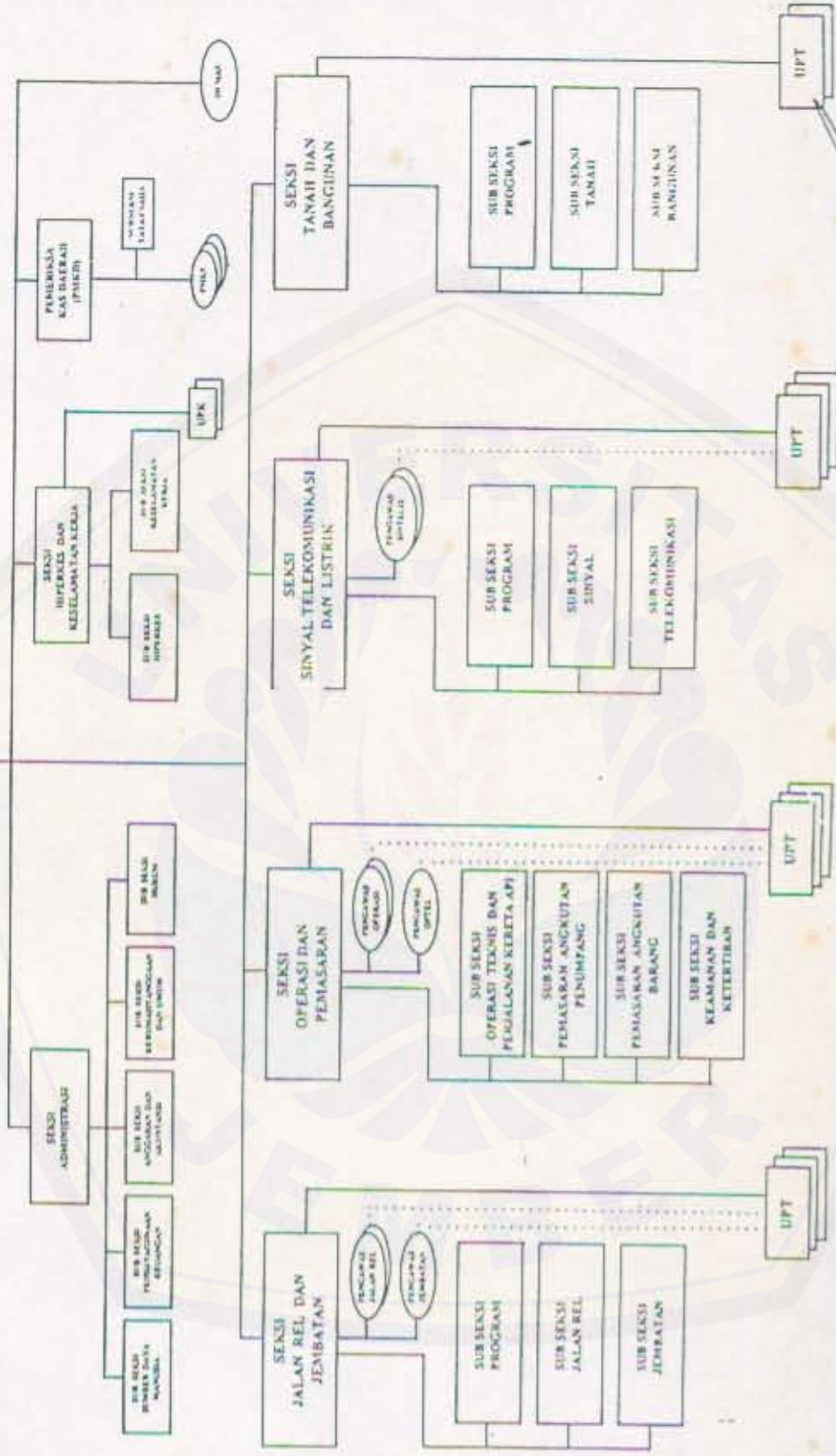
UTAMAKAN KESELAMATAN DAN PELAYANAN

Jl. Lempuyangan No. 1 Yogyakarta Facs. (0274) 512056, Telp. (0274) 513358 Toka 36000

LANDSIAN : 1366
SK. DIREKSI PT. KERETA API (Persero)
NOMOR : KEP/017/003/JANA.2001
TANGGAL : 2 JANUARI 2001

BAGAN STRUKTUR ORGANISASI
DAERAH OPERASI VI YOGYAKARTA

DAERAH OPERASI VI
YOGYAKARTA



a.n. DIREKSI PT. KERETA API (Persero)
DIREKTUR UTAMA,

BADAR ZAENIE
NIPP. 14277

Daftar Kuisioner

1. Sejak kapan anda menyewa / memiliki tanah di pertanahan PT. KAI (Kereta Api Indonesia) ?
.....
2. Sejak kapan anda mendirikan bangunan di atas tanah tersebut ?
.....
3. Berapa luas tanah yang anda sewa / tempati sekarang ini ?
.....
4. Berapakah luas bangunan yang ada di atas tanah tersebut ?
.....
5. Berasal dari manakan tanah PT. KAI (Kereta Api Indonesia) yang anda dapat / sewa sekarang ini ? (pilih salah satu)
 - a. Dapat sendiri dengan ijin.
 - b. Dapat sendiri tanpa ijin.
 - c. Pemberian dari saudara / warisan.
 - d. Membeli dari orang lain
 - e. Lain-lain
6. Apakah anda mendapatkan ijin terlebih dahulu untuk mendirikan bangunan tersebut ?
.....
7. Kepada siapakah anda mengajukan ijin yang selanjutnya melakukan perjanjian sewa tanah PT. KAI (Kereta Api Indonesia) tersebut ?
.....
8. Apakah anda sekarang memegang atau mempunyai surat perjanjian sewa tanah tersebut ?
.....
9. Berapa sewa tanah pertahun yang anda bayarkan atas tanah PT. KAI (Kereta Api Indonesia) yang anda tempati ?
.....
10. Kepada siapakah atau melalui siapakah anda membayar sewa atas tanah PT. KAI (Kereta Api Indonesia) tersebut ?
.....
11. Apakah anda juga membayar PBB (Pajak Bumi dan Bangunan) atas tanah yang anda sewa dari PT. KAI (Kereta Api Indonesia) ?
.....
12. Jika anda membayar PBB (Pajak Bumi dan Bangunan), berapakah anda membayarnya ?
.....
13. Sampai kapankah anda akan menempati atau menyewa tanah PT. KAI (Kereta Api Indonesia) tersebut ?
.....
14. Berapa lamakah perjanjian sewa tanah yang anda sepakati dengan PT. KAI (Kereta Api Indonesia) tersebut berlangsung ?
.....
15. Apabila anda diminta pindah atau tanah PT. KAI (Kereta Api Indonesia) tersebut diminta kembali, maka apakah anda akan meminta ganti kerugian atas bangunan yang anda dirikan ?
.....
16. Jika anda meminta ganti kerugian, kira-kira berapakah anda akan meminta ganti rugi ?
.....
17. Berapa jarak antara rumah atau bangunan yang anda dirikan di atas tanah PT. KAI (Kereta Api Indonesia) dengan Stasiun Delanggu ?
.....
18. Bangunan yang anda dirikan, apakah untuk tempat tinggal atau untuk yang lainnya ? (misal : usaha, dagang atau wiraswasta)
.....
19. Berapa orang yang bertempat tinggal di rumah / bangunan diatas tanah PT. KAI (Kereta Api Indonesia) tersebut ?
.....
20. Selain rumah / bangunan yang ada diatas tanah PT. KAI (Kereta Api Indonesia), apakah anda juga mempunyai tanah di tempat lain ?
.....
21. Apakah anda menginginkan tanah PT. KAI (Kereta Api Indonesia) yang anda tempati sekarang menjadi tanah hak milik anda ?
.....

Nama	1	2	3	4	5	6
Aris Hudiyanto	1989	1990	90 m ²	78 m ²	Pemberian dari saudara/warisan	Dapat izin dari Kepala Stasiun Delanggu
Dwi Purwanto	-	-	-	-	Membeli dari orang lain	Izin dari pengual tanah
Harayani	-	-	141 m ²	75 m ²	Pemberian dari saudara/warisan	Ya
Kuwarno	1970	1974	72 m ²	50 m ²	Membeli dari orang lain	-
Sunardi CS	1979	1979	39,25 m ²	28 m ²	Dapat sendiri dengan izin	Ya
Sarenget	1982	1982	29,25 m ²	29,25 m ²	Dapat sendiri dengan izin	Ya
Sastro Karno	1980	1981	60 m ²	60 m ²	Dapat sendiri dengan izin	Tidak
Sarjo	1990	1985	108 m ²	63 m ²	Dapat sendiri dengan izin	-
Suyadi	1955	1987	60 m ²	60 m ²	Pemberian dari saudara/warisan	Mendapat izin
Warsone	2000	2000	100 m ²	60 m ²	Membeli dari orang lain	Tidak
Rukman Manto S.	1993	1994	90 m ²	72 m ²	Membeli dari orang lain	Medapat izin dari Kepala Stasiun Delanggu
Margono	2003	2003	55 m ²	55 m ²	Membeli dari orang lain	Dapat izin
Deli Saputro	17 November 1984	17 November 1984	77 m ²	77 m ²	Pemberian dari saudara/warisan	Ya
Sardi Mub. Idris	1990	1985	63 m ²	63 m ²	Pemberian dari saudara/warisan	Dapat
Dul Sarjono	-	-	12 m ²	12 m ²	Membeli dari orang lain	Ya
Slamet Teguh Raharjo	1984	1984	224 m ²	224 m ²	Membeli dari orang lain	Ya
Suparno	1989	1989	135 m ²	135 m ²	Membeli dari orang lain	Ya
Saryanto	1983	1983	120 m ²	120 m ²	Pemberian dari saudara/warisan	Ya
Sri hartiyah	1962	1970	110,5 m ²	97,5 m ²	Pemberian dari saudara/warisan	-
Suyanto	1997	1975	120 m ²	120 m ²	Membeli dari orang lain	Ya
Salam	1956	1956	182 m ²	144 m ²	Membeli dari orang lain (tegakan)	Belum
Darso Sriyanto	1996	1996	100 m ²	100 m ²	Membeli dari orang lain	Tidak tahu
Sugeng Raharjo	1985	1985	90 m ²	33,75 m ²	Lain-lain	-
Sri Suroso	26 September 2003	1978	228 m ²	200 m ²	Membeli dari orang lain	Kurang tahu
Suwarto	1980	1980	98 m ²	98 m ²	Dapat sendiri dengan izin	Mendapat izin
Harri Purmono	1992	1992	60 m ²	30 m ²	Membeli dari orang lain	Ya, mendapat izin

Nama	7	8	9
Artis Hudyanto	Kepala Stasiun Delanggu dengan tembokan Kadagop VI Yogyakarta	Punya	Rp 70.500
Dwi Purwanto	Izin dari penjual tanah	Tidak	-
Harlyani	-	Tidak	Rp 8375
Kawtho	-	Punya	Rp 7000
Samardi CS	Kepala Stasiun Delanggu	Ya	di pungut biaya (tidak disertai jumlahnya)
Sarengat	Kepala Stasiun Delanggu	Ya	Dimulai tahun 1990 Rp 8875 per m ²
Sastro Karno	-	Ya	-
Sarjo	Kepada urusan jalan dan bangunan	Punya	Rp 152.000
Suyadi	Kepala Stasiun Delanggu	Punya	Rp 50.000
Warsono	-	Ya	Rp 18.500
Rukiman Manto S.	Kepala Stasiun Delanggu dengan tembokan Kadagop VI Yogyakarta	Punya	Rp 68.800
Margono	Bapak Subrahim	Belum punya	-
Deki Saputro	PT KAI	Ya	Rp 12.375
Sardi Mub. Idris	Bapak Nursahid	Ya	Lupa
Dul Sarjono	Sep	Ya	-
Slamet Teguh Raharjo	Bapak Marjan	Punya	Rp 86.000
Suparno	Bapak Bilal	Ya	Rp 49.000 sekarang Rp 70.000
Saryanto	Kantor Jawatan Kereta Api Stasiun Delanggu	Punya	Rp 60.000
Sri hariyah	-	Tidak	Rp 2.000
Suyanto	Dengan Kepada PT KAI	Tidak	Rp 60.000
Salam	PT KAI	Ada /Punya	Rp 27.300
Darso Sriyanto	-	Tidak	-
Sugeng Raharjo	-	Memegang /punya	Rp 51.000
Sri Suroso	Di pusat KAI Yogyakarta	Memegang dan mempunyai surat perjanjian tersebut	Yang lama Rp 21.00, yang baru belum tahu
Suwanto	Kepala stasiun	Memunyai	Rp 20.000 pertahun
Hari Purmono	Kepada kepala stasiun setempat	Ya	Sebesar Rp 75.000

Nama	10	11	12	13
Artis Hudiyanto	Kepala Stasiun Delanggu	Membayar	Rp 6.000	Tanah PT KAI digunakan oleh PT KAI
Dwi Purwanto	-	-	-	Selamanya
Haryani	Kepada petugas yang bersangkutan	Ya	Rp 8.500	-
Kuwarto	Kepala Stasiun Delanggu	Ya	Rp 4.000	Selamanya
Sumardi CS	Kepala Stasiun Delanggu	Ya	Rp 1.008	Selamanya
Sarengat	Stasiun Delanggu	Ya	Rp 1.008	Selama hidup
Sastro Karno	Kepala Stasiun Delanggu	Ya	Rp 3.800	Selama hidup
Sarjo	Kepala Stasiun Delanggu	Ya	Rp 17.000	Sampai tanah dipergunakan
Suyadi	Kepala Stasiun Delanggu	Membayar	Rp 7.000	Seluruh hidup
Warsono	Kepala Stasiun Delanggu	-	-	-
Rukman Manto S.	Kepala Stasiun Delanggu	Membayar	Rp 8.500	Sampai PTKAI menggunakan tanah tersebut
Margono	Bapak Subrahman	Ya	Rp 25.000 – Rp 50.000	Selanjutnya
Deki Saputro	Stasiun Delanggu	Ya	Rp 4928	Selamanya
Saradi Muh. Idris	Kepada atasan	Ya	Biasa seperti milik orang lain	Kalau bisa selamanya
Dul Sarjono	PJKA	Ya	-	Tua
Slanet Teguh Raharjo	Stasiun Delanggu	Ya	Rp 6.000	Sampai seterusnya
Suparno	Bapak Warno dan Bapak Daryanto	Ya	Rp 7.000	Sampai selanjutnya
Saryanto	Melalui PJKA	Ya	Rp 30.000	Selamanya
Sri hartiyah	Ke Stasiun	Ya	Rp 26.000	Seluruh hidup
Suyanto	Kolektif	Ya	Rp 7.000	Selamanya
Salam	Melalui Stasiun Delanggu	Ya	Rp 14.000	Selamanya
Darso Sriyanto	-	Tidak	-	Selamanya
Sugeng Raharjo	Petugas PT KAI	-	-	-
Sri Suroso	Petugas PT KAI di Delanggu	Ya	Saya belum tahu karena penduduk baru	Selamanya
Suwarto	Kepala stasiun	Membayar ke keluarga	Rp 1600	Selama-lamanya
Hari Purnomo	Kepada petugas stasiun setempat	Tidak	-	Sampai kemungkinan menjadi hak milik

Nama	14	15	16
Aris Hudiyanto	Perjanjian diperpanjang setiap tahun	Meminta ganti rugi baik tanah tanah/bangunan	*
Dwi Purwanto	Selamanya	Meminta	-
Hariyani	-	Ya	Tergantung luasnya bangunan
Kawano	-	Minta ganti rugi	Rp 20 juta
Sumardi CS	21 tahun	Minta	Sesuai dengan harga bangunan sekarang ini
Sarengat	21 tahun	Minta	Sesuai harga bangunan sekarang ini
Sastro Karno	Selamanya	Ya	Sesuai dengan harga bangunan
Sarjo	Setiap tahun	Meminta	Belum tahu
Suyadi	-	Minta ganti rugi	Rp 50 juta
Warsono	-	Ya	Rp 15 juta
Rukman Manto S.	Diperbaharui setiap tahun	Minta ganti rugi	Sesuai dengan harga tanah dan kondisi bangunan
Margono	Selamanya	Ya	Sesuai dengan bangunan
Deki Saputro	Selama PT KAI membunhkan	Ya	Seperti rumah biasa
Sardi Mub. Idris	Selamanya	Ya	Sesuai nilai bangunan
Dul Sarjono	Selamanya	Ya	Sesuai nilai bangunan
Slamet Teguh Raharjo	Selamanya	Ya	Rp 50 juta
Suparno	Turun temurun	Ya	Rp 50 juta
Saryanto	Sampai tanah di gunakan PT KAI	Minta ganti rugi	Sesuai harga bangunan
Sri hartiyah	Semmur hidup	Ya	Sebanding dengan harga sekarang
Suyanto	Tidak ada batas waktu	Ya	Minta seharga bangunan di atasnya
Salam	Dahulu setiap tahun diperbaharui, sekarang tidak	Minta ganti rugi	Seharga nilai bangunan
Darso Sriyanto	-	Ya	Sesuai dengan kerugian
Sugeng Raharjo	-	Minta ganti rugi	Sesuai dengan harga bangunan
Sri Suroso	Selama tanah tersebut tidak digunakan PT KAI	Ya, itu pasti	Disesuaikan dengan kondisi bangunan juga harga sewaktu diminta
Susanto	Selama-lamanya	Minta ganti rugi	Sebanyak mungkin
			Sesuai harga nilai bangunan

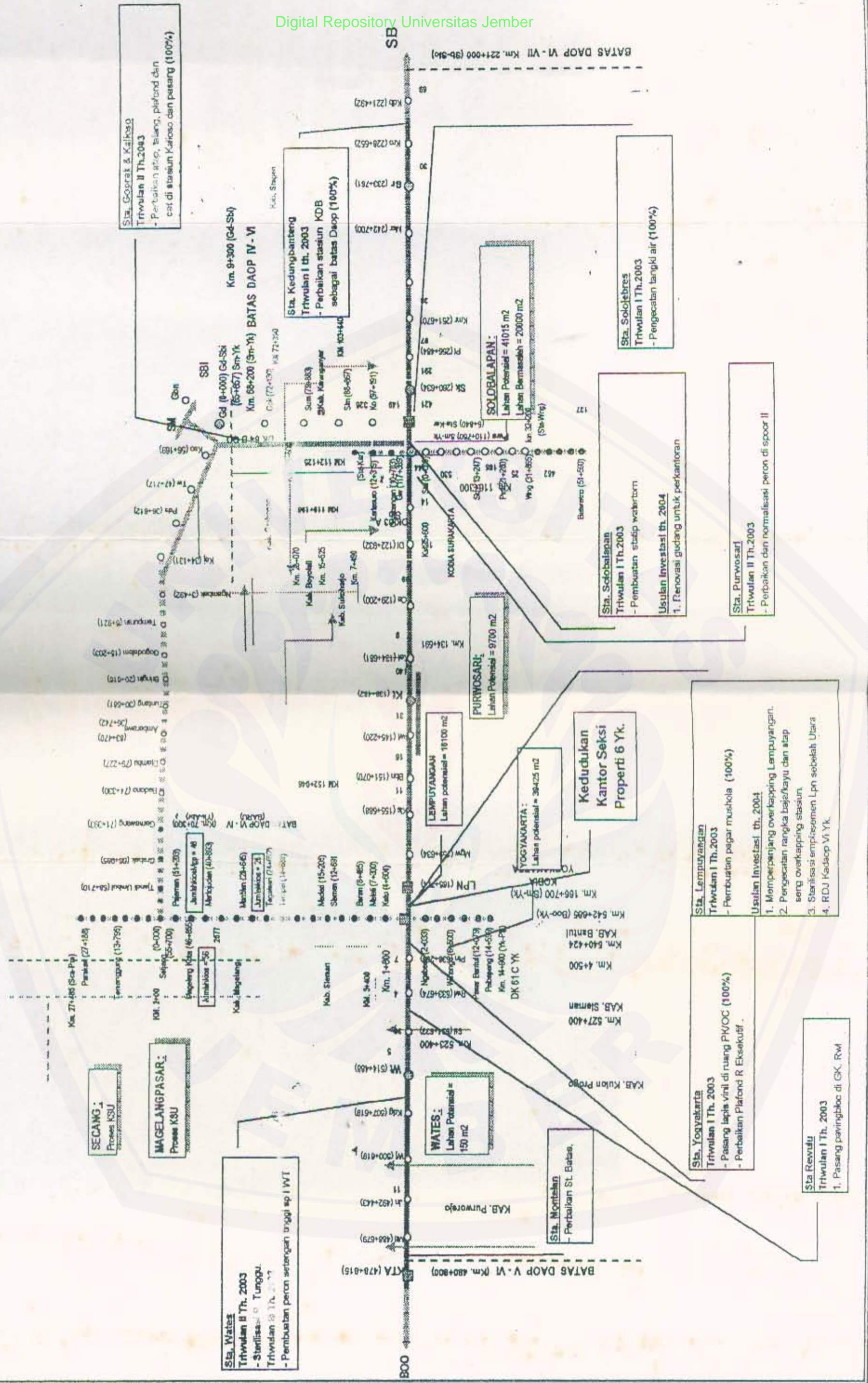
Nama	17	18	19	20	21
Artis Hudyanto	200 m	Tempat tinggal	3 orang	Belum punya	Sangat menginginkan sekali apabila dimungkinkan
Dwi Purwanto	-	-	-	-	-
Harayani	100 m	Tempat tinggal	6 orang	Tidak	Ya
Kuwatno	300 m	Tempat tinggal	5 orang	Tidak	Ya
Sumardi CS	300 m	Tempat tinggal	3 orang	Ya	Ingin sekali
Sarengat	400 m	Tempat tinggal dan usaha dagang	3 orang	Ya	Ingin sekali
Sastro Karno	400 m	Tempat tinggal dan usaha dagang	-	Ya	Ya
Sarjo	250 m	Disewakan	5 orang	Punya	Kalo bisa ingin sekali
Suyadi	350 m	Tempat tinggal	5 orang	Tidak punya	Iya/menginginkan
Warsono	100 m	Tempat tinggal	4 orang	Tidak	Ya
Rukiman Manto S.	100 m	Tempat tinggal	2 orang	Mempunyai	Ingin memiliki tanah/bangunan tersebut
Margono	100 m	Tempat tinggal dan usaha dagang	4 orang	Tidak	Pengin/ingin
Dedi Saputro	300 m	Tempat tinggal	6 orang	Ya	Ya
Sardi Muh. Idris	150 m	Tempat tinggal	Banyak	Tidak	Ya
Dut Sario	100 m	Tempat tinggal dan usaha dagang	4 orang	Tidak	Ya
Slamet Teguh Raharjo	200 m	Tempat tinggal	6 orang	Punya	Jadi hak milik
Suparno	100 m	Tempat tinggal	5 orang	Tidak	Ingin
Saryanto	500 m	Tempat tinggal	6 orang	Tidak	Ya
Sri hartiyah	200 m	Tempat tinggal	6 orang	-	Ya
Suyanto	200 m	Tempat tinggal	3 orang	Tidak	Ya
Salam	50 m	Tempat tinggal	1 keluarga	Tidak	Ya
Darso Sriyanto	300 m	Tempat tinggal	3 orang	Ya	Ya
Sugeng Raharjo	50 m	Tempat tinggal	7 orang	Tidak	Ya
Sri Suroso	700 m	Tempat tinggal	5 orang	Tidak punya	Ya, kalau itu bisa menjadi sertifikat
Suwarto	100 m	Tempat tinggal	4 orang	Tidak punya	Menginginkan sekali
Hari Purnomo	100 m	Untuk usaha	3 orang	Ya	Kalau mungkin bisa

*sesuai dengan harga standar pada waktu penempatan untuk bangunan sesuai dengan fisik bangunan karena pada waktu skan mengadakan sewa kontrak atas tanah tersebut dibebani semacam biaya

di samping pelaksanaan Sertifikat Didirikan yang proses pengurusan di akan menggunakan tanah tersebut harus mempunyai alag/membeli

di atas harga per hektar harga antara Rp 2.000.000 sampai dengan Rp 3.000.000, untuk ukuran luas kurang lebih 100 m² pada saat sekarang ini.

**PELA DAERAH KESIA & POTENSI PROPERTI
SEKITAR PROPERTI 6 YOGYAKARTA
PROGRAM/REALISASI PENDAPATAN, PERAWAANAN 2003 & LEMBUHAN 2004**



SECANG,
Proses K3U

MAGELANGPASAR,
Proses K3U

Sta. Wates
Trivulian II Th. 2003
- Sterilisasi & Tunggu.
Trivulian II Th. 2003
- Pembuatan peron setengan tinggi sp IWT

WATES,
Lahan potensial = 150 m2

Sta. Monteban
- Perbaikan St. Batas.

Sta. Yogyakarta
Trivulian I Th. 2003
- Pasang lapis vinyl di ruang PK/OC (100%)
- Perbaikan Platfond R Eksekutif

Sta. Revulu
Trivulian I Th. 2003
1. Pasang pavingbloc di GK. Rm

LEMPUYANGAN
Lahan potensial = 18100 m2

PURWOSARI,
Lahan potensial = 9700 m2

YOGYAKARTA,
Lahan potensial = 39425 m2

Kedudukan Kantor Seksi Properti 6 Yk.

Sta. Lempuyangan
Trivulian I Th. 2003
- Pembuatan pagar mushola (100%)

Usulan Investasi th. 2004
1. Memperpanjang overkapping Lempuyangan.
2. Penggantian rangka baja/kayu dan atap sereng overkapping stasiun.
3. Sterilisasi empesemen Lpn sebelah Utara
4. RDU Kadap VI Yk.

Sta. Solobalapan
Trivulian I Th. 2003
- Pembuatan stiap waterborn
Usulan Investasi th. 2004
1. Renovasi gudang untuk perkantoran

Sta. Purwosari
Trivulian II Th. 2003
- Perbaikan dan normalisasi peron di spoor II

Sta. Sololabres
Trivulian I Th. 2003
- Pengecatan tangki air (100%)

SOLOBALAPAN,
Lahan potensial = 41015 m2
Lahan Bermasalah = 20000 m2

Sta. Kedungbanteng
Trivulian I th. 2003
- Perbaikan stasiun KDB sebagai batas Daop (100%)

Sta. Goprat & Kalikoso
Trivulian II Th. 2003
- Perbaikan atap, tiang, platfond dan cat di stasiun Kalikoso dan pasang (100%)

DESA PATJARAN

DESA WANTILAN

DESA KARANGMODJO

DESA TADUKAN

KETERANGAN

NO	LEBAR	ES	VA	KURVA	DIAMETER
1	2	3	4	5	6
1	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
2	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
3	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
4	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
6	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5

KETERANGAN
 * SALURAN TANGKAP AIR
 - SALURAN BUNYAN
 - SALURAN TANGKAP AIR
 - SALURAN BUNYAN

W.10595E

SETANDARD

EMPLASMAN DELANEGU
 LEM 500/300

112

REK/RES.

112

112

112

112

112

112

112