

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian ini berupa deskripsi dan pembahasan tentang lokasi penelitian, serta deskripsi dan pembahasan tentang Alih Fungsi Lahan PT.Kereta Api Indonesia (Persero) Menjadi Permukiman Penduduk Di Kecamatan Garut Kota Kabupaten Garut Provinsi Jawa Barat. Hasil penelitian dan pembahasan ini dipaparkan secara bersamaan dengan alasan agar lebih efektif dan efisien, serta mempermudah dalam menjawab persoalan permasalahan.

A. Gambaran Umum Tentang PT.Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP 2 Bandung

1. Sejarah Singkat PT.KeretaApi Indonesia (Persero)

PT.Kereta Api Indonesia (Persero) mengalami perjalanan sejarah yang sangat panjang dalam pengelolaan perkeretaapian di Indonesia, mulai dari masa penjajahan kolonial Belanda, penjajahan Jepang dan Republik Indonesia sampai saat ini. Seiring berjalannya waktu banyak perubahan yang terjadi dalam pengelolaan perkeretaapian di Indonesia.

a. Zaman Kolonial

Sejarah perkeretaapian di Indonesia dimulai dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan kereta api di Desa Kemijen pada Jumat tanggal 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet van de Beele. Pembangunan diprakasai oleh “*Naamlooze Venotschap Nederlandsch Indische Spoorweg*

Maatschappij' (NV NISM) yang dipimpin oleh Ir. J.P de Bordes dari Kemijen menuju Desa Tanggung (26 KM) dengan lebar sepur 1435 mm. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum pada hari sabtu, 10 Agustus 1867. (PT.Kereta Api Indonesia (Persero)).

Pada tahun-tahun berikutnya dibuka angkutan umum lintas Semarang, Kedung Jati, Gundih, Surakarta, Yogyakarta dan Lempuyangan, juga Bogor-Jakarta yang selanjutnya diambil alih oleh perusahaan Kereta Api SS (*Staart Spoorweg*) yang kemudian dilanjutkan kelintas Bogor, Bandung, Sukabumi, Banjar, Yogyakarta dan Surabaya.

Setelah pemasangan lintas Semarang dan Surabaya, pemerintah mengizinkan modal swasta turut serta mengusahakan pengusaha perkeretaapian di Indonesia. Jumlah perusahaannya 12 perusahaan yang pada umumnya bermotif komersil. Kemudian dilanjutkan dengan pemasangan lintas di Cilele dan Kotaraja (Banda Aceh) yang digunakan untuk perang Aceh, serta pemasangan di Makassar dan Taktar.

Sampai dengan tahun 1939, panjang jalan kereta api di Indonesia mencapai 6.811 km. Tetapi, pada tahun 1950 panjangnya berkurang menjadi 5.910 km, kurang lebih 901 berkurang dikarenakan dibongkar semasa pendudukan Jepang dan di angkut ke Burma untuk pembangunan jalan kereta api di Burma. Jalan rel yang dibongkar pada masa pendudukan Jepang (1942-1943) sepanjang 473 km, sedangkan jalan kereta api yang dibangun semasa pendudukan jepang adalah 83

km antara Bayah-Cikarang dan 220 km antara Muaro-Pekanbaru. Menjelang berakhirnya pemerintahan Belanda, SS daerah Eksploitasi dibagi menjadi SS/GI (Jawa Bagian Timur), SS/WL (Jawa Bagian Barat), Aceh Tram (Aceh), Z. SS (Sumatera Selatan), W. SS (Sumatera Barat) dengan pusatnya di Bandung.

b. Masa Pendudukan Jepang

Pada Tanggal 8 Maret 1942 pemerintah Hindia Belanda menyerah pada Jepang. Perusahaan kereta api SS dan VS pengelolaannya disatukan oleh pemerintah Jepang. Kereta Api di Jawa dikuasai oleh angkatan Darat Jepang diberi nama *Rikuyu Sok Yoku* dan dibagi kedalam tiga daerah eksploitasi yaitu:

- 1) *Seibu Kyoku* di Jawa Barat;
- 2) *Chubu Kyoku* di Jawa Tengah dan;
- 3) *Tobu Kyoku* di Jawa Timur

Perekerta apian di Sumatera dikuasai oleh Angkatan Laut Jepang dan dibagi dalam tiga daerah eksploitasi, yaitu:

- 1) *Nambu Sumatora Tetsudo* di Sumatera Selatan termasuk Lampung;
- 2) *Seibu Sumatora Tetsudo* di Sumatera Barat; dan
- 3) *Kita Sumatora Tetsudo* di Aceh dan Sumatera Utara.

c. Zaman Kemerdekaan Hingga Sekarang

Pada masa kemerdekaan Republik Indonesia, tepatnya setelah kemerdekaan di proklamirkan 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, pembacaan pernyataan sikap oleh Ismangil dan sejumlah anggota AMKA lainnya, menegaskan bahwa mulai tanggal 28 September 1945 penguasaan perkertaapian berada dalam penguasaan bangsa Indonesia. Orang Jepang tidak diperkenankan lagi campur tangan dalam mengurus perkeretaapian di Indonesia. Tanggal 28 Septembr ditetapkan sebagai Hari Kereta Api di Indonesia, Selanjutnya berdasarkan Maklumat Kementerian Perhubungan No. 1/KA Tanggal 23 Oktober 1946 Perusahaan Kereta Api SS dan VS dikelola oleh Djawatan Kereta Api (DKARI).

Pada masa perjuangan revolusi fisik dengan datangnya kembali Belanda bersama sekutu, kekuasaan kereta api terpecah dua. Di daerah-daerah yang dikuasai oleh Republik Indonesia dioperasikan oleh DKARI, sedangkan di daerah-daerah yang diduduki oleh Belanda kereta api dioperasikan oleh SS dan VS, setelah terjadi pengakuan kedaulatan, perusahaan kereta api dikuasai kembali oleh pemerinatah RI. Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan, Tenaga dan Pekerjaan Umum RI tanggal 6 Januari 1950 No.2 tahun 1950, terhitung 1 Januari 1950 DKARI dan SS serta VS digabung menjadi satu Djawatan dengan nama Djawatan Kereta Api (DKA). Selanjutnya terjadi perubahan perusahaan sampai menjadi PT.Kereta Api Indonesia

(Persero) pada saat ini. Aset yang berasal dari VS, walaupun secara *de facto* sejak tanggal 1 Januari 1950 semua aset VS telah diambil alih oleh DKA namun secara *de jure* belum menjadi kekayaan negara, aset DKA. Lain halnya dengan aset SS, setelah berdirinya Negara RI dan terbentuknya DKA maka semua aset SS baik secara *de facto* maupun *de jure* menjadi aset DKA. Maka berdasarkan Undang-undang No.86 Tahun 1958 tentang Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan milik Belanda yang berada di dalam wilayah Republik Indonesia, dinyatakan bahwa semua perusahaan swasta Belanda yang berada di Indonesia dinasionalisasi dengan membayar ganti rugi kepada kerajaan Belanda.

Pelaksanaanya diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1959 tentang Pokok-Pokok Pelaksanaan Undang-Undang Nasionalisasi Perusahaan Belanda. Selanjutnya Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 dan 41 Tahun 1959 aset dari 12 perusahaan kereta api swasta Belanda yang tergabung dalam *Venerigde Spoorwegbedriff* (VS) tersebut diserahkan pengelolannya kepada DKA, sehingga sejak berlakunya PP tersebut maka secara yuridis semua aset Vs sudah menjadi aset DKA yang sekarang sudah menjadi PT.Kereta Api Indonesia (Persero).

Pada saat ini perkeretaapian di Indonesia dikelola oleh PT.Kereta Api Indonesia (Persero) yang dibentuk berdasarkan peraturan Pemerintah Nomor. 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api menjadi perusahaan Perseroan

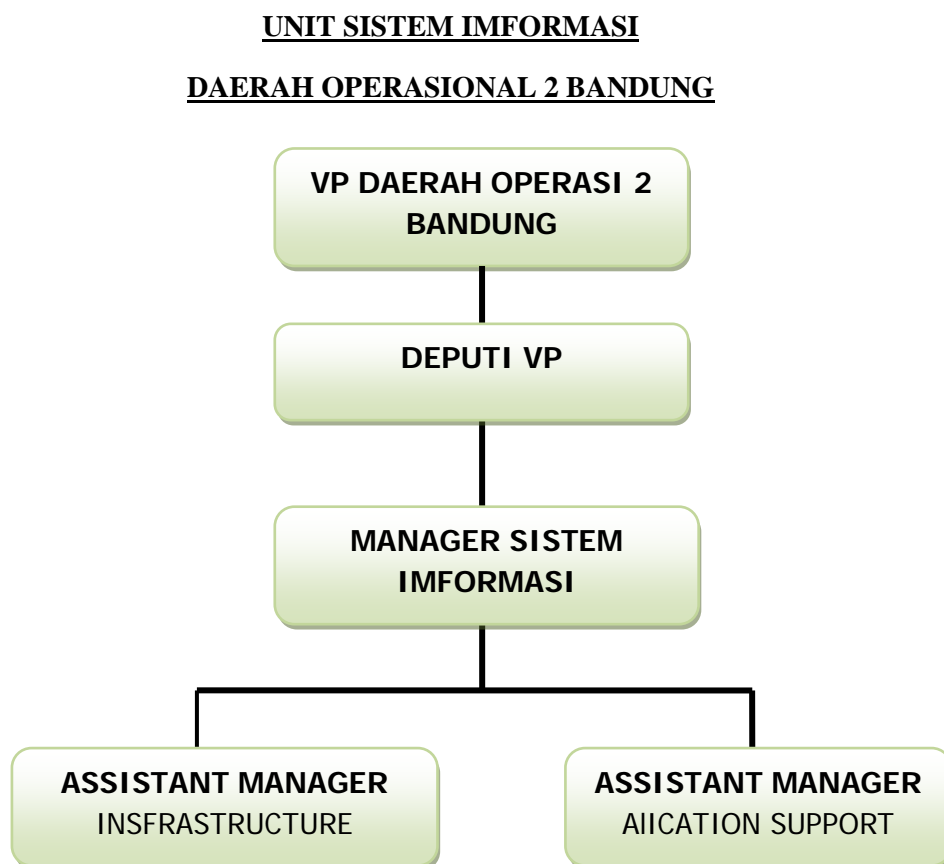
(Persero) dan berkantor pusat di Bandung. Perubahan ini adalah langkah dari *Loan Agreement* nomor 4196-IND tanggal 15 Januari 1997 yaitu proyek efisiensi perkeretaapian *Railway Efficiency* dan merupakan proyek dari bank dunia. Berikut ini susunan organisasi yang merupakan perubahan secara *de facto* pada 1 Juni 1999, saat Menteri Perhubungan Giri S. Hadiharjono mengukuhkan susunan direksi PT.Kereta Api Indonesia (Persero) di Bandung.

2. Struktur Organisasi PT.Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 2 Bandung

Daerah Operasi II Bandung merupakan bagian dari PT.Kereta Api Indonesia (Persero) yang menaungi daerah operasional daerah selatan Jawa Barat yang berkantor di Bandung. Daerah Operasi II Bandung berada dibawah direksi PT.Kereta Api Indonesia (Persero) yang dipimpin oleh seorang kepala daerah operasi (KADAOP) yang bertanggung jawab langsung kepada direksi PT.Kereta Api Indonesia (Persero).

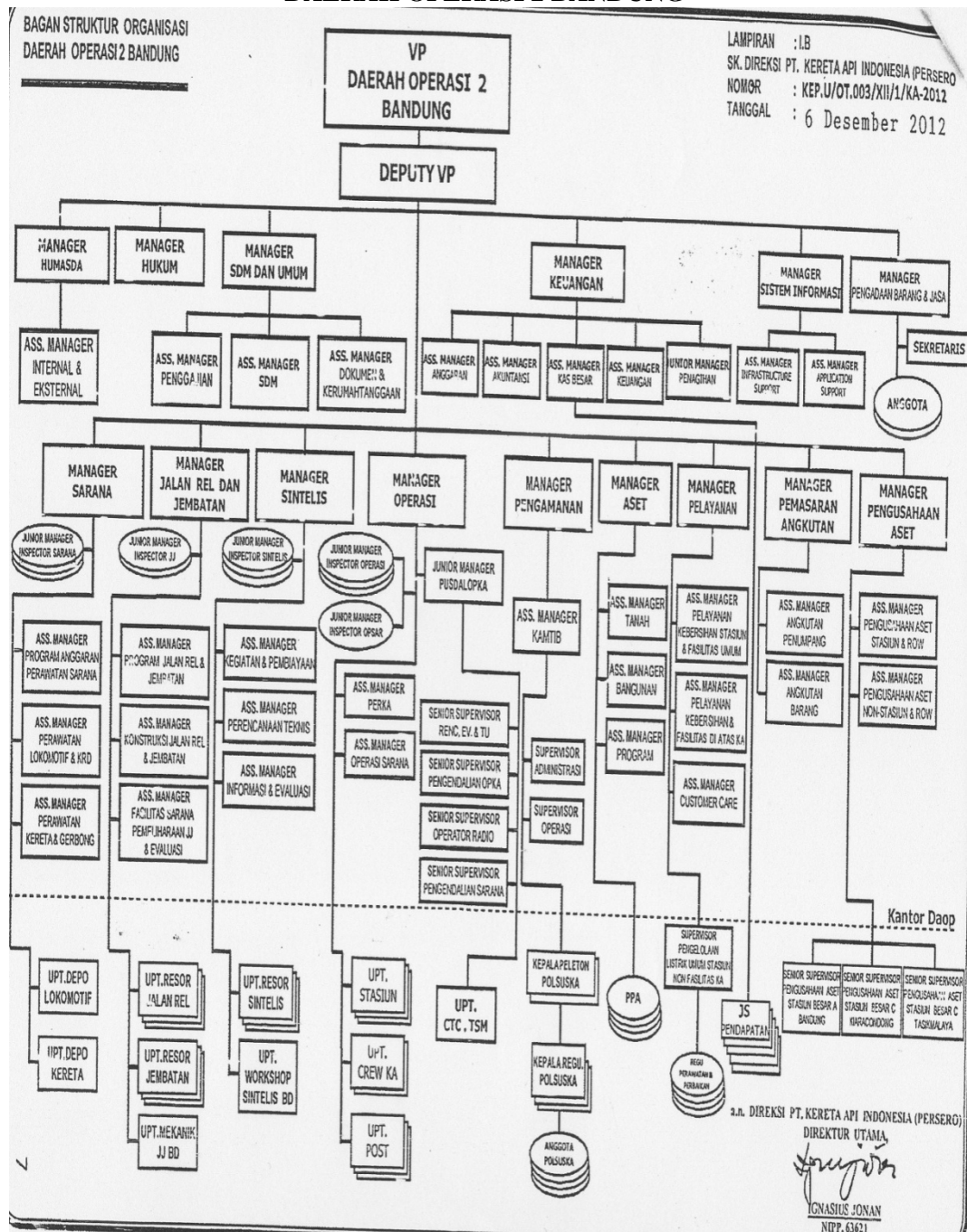
Dalam melaksanakan tugasnya Kepala Daerah Operasi dibantu para kepala Seksi, Pemeriksa Kas Daerah, HUMASDA dan para Kepala UPT, yang dimana wajib menerapkan prinsip-prinsip koordinasi, konsolidasi, integrasi, sinkronisasi dan komunikasi pada satuan organisasi masing-masing lingkup Daerah Operasi dan dengan satuan organisasi lain di dalam dan di luar PT.Kereta Api Indonesia (Persero). Setiap pemimpin satuan organisasi di dalam lingkungan PT.Kereta Api Indonesia (Persero)

bertanggung jawab memimpin dan mengoordinasikan bawahannya masing-masing, serta berkewajiban untuk memberikan bimbingan, pengarahan dan keteladanan bagi bawahannya untuk kelancaran pelaksanaan tugas di Daerah Operasi II Bandung. Adapun struktur organisasi DAOP 2 Bandung adalah sebagai berikut:



Bagan 1. Unit Sistem Informasi PT. Kereta Api (Persero) Daop II Bandung
Sumber: Profil PT.Kereta Api Indonesia (DAOP 2 Bandung)

STRUKTUR ORGANISASI DAERAH OPERASI 2 BANDUNG



Gambar 1. Struktur Organisasi PT. Kereta Api (Persero) Daop II Bandung.
Sumber: Profil PT. Kereta Api Indonesia (DAOP 2 Bandung)

3. Uraian Tugas

a. Manager SDM dan Umum

Manager Sumber Daya Manusi dan Umum mempunyai tugas pokok menyusun program pengelolaan dan evaluasi kinerja sumber daya manusia (SDM) melaksanakan kegiatan kerumahtanggaan dan umum. Memberikan pertimbangan dan bantuan hukum, melaksanakan pembinaan hygiene perusahaan, kesehatan lingkungan kerja, keselamatan kerja dan kesehatan SDM, serta melaksanakan pembinaan dan evaluasi kinerja Unit Pelayanan Kesehatan (UPK) di wilayah Daerah Operasi.

b. Manager Humasda

- 1) Melaksanakan komunikasi publik untuk membentuk opini publik yang *favourable* (baik) atau memberikan dukungan dinamika perusahaan dengan menggunakan metode-metode kehumasan yang bertolak dari teori komunikasi.
- 2) Memantau segala bentuk perkembangan aspirasi publik serta merumuskan strategi dan langkah-langkah penanganannya untuk menghindari terbentuknya opini publik yang *Unfavourable* (tidak baik) terhadap perusahaan.
- 3) Melaksanakan dokumentasi, penerbitan dan perpustakaan perusahaan yang meliputi perkembangan kinerja perusahaan secara menyeluruh (per periodik); identifikasi permasalahan perusahaan; serta berbagai bentuk informasi (data dan fakta)

lainnya yang menyangkut dengan kinerja perusahaan dengan memanfaatkan teknologi informasi (internet dan intranet).

c. Manager Hukum

Mempunyai tugas pokok melaksanakan pemberian pertimbangan dan bantuan hukum didalam dan di luar pengadilan, serta menjadi sumber informasi hukum dan peraturan bagi pegawai.

d. Manager Keuangan

Memiliki tugas melaksanakan pengelolaan administrasi keuangan, perusahaan pembayaran gaji karyawan dan pengesahan pembayaran kepada pihak ketiga serta penyelesaian dokumentasi analisis dan tata usaha keuangan.

Menyusun rencana kerja anggaran tahun Daerah Operasi, melaksanakan rencana dan mengendalikan pelaksanaan anggaran belanja dan pendapatan, proses akuntansi biaya, persediaan dan aktiva tetap beserta verifikasinya, penyelenggaraan buku besar serta penyusunan laporan keuangan daerah operasi

e. Manager Aset

Manager aset mempunyai tugas pokok melaksanakan pendataan seluruh aset perusahaan baik yang dipergunakan untuk pendukung tugas perkeretaapian maupun yang sudah tidak digunakan untuk sarana perkeretaapian.

f. Manager perusahaan aset

- 1) Merumuskan penjabaran strategi dan kebijakan yang berkaitan dengan tugas dan tanggung jawabannya yang telah ditetapkan oleh kantor pusat di wilayah Daerah Operasi 2 Bandung
- 2) Melaksanakan perusahaan jasa angkutan penumpang, angkutan barang dan perusahaan aset.
- 3) Mengelola jasa angkutan barang, melakukan survey / riset pemasaran, membuat peramalan, program penjualan dan evaluasi, menjaga administrasi pertarikan, melakukan pemantauan pelayanan, melaksanakan strategi promosi dan komunikasi, pemasaran, pengelolaan logistik, penjualan angkutan penumpang, mengelola saluran distribusi, keagenan, pelanggaran korporat, dan paket penjualan wisata.
- 4) Mengusahakan aset stasiun dan sarana, mengelola perusahaan aset *Right and Way* (RAW) dan aset di luar stasiun dan melakukan rencana, evaluasi, dan pengendalian perusahaan aset dan kerjasama operasi.

B. Gambaran Umum Kecamatan Garut Kota

1. Letak dan Luas Wilayah Kecamatan Garut Kota

a. Letak Kecamatan Garut Kota

Kecamatan Garut Kota merupakan jantung pusat Kota Kabupaten Garut, yang mempunyai batas-batas yang berupa sungai, yaitu sebelah utara sungai Cimanuk, sebelah selatan Sungai Ciruum, sebelah barat Sungai Cimanuk, sebelah timur Sungai Cigulampeng, untuk batas wilayah Kecamatan Garut Kota sebelah utara Kecamatan Tarogong Kidul, Sebelah selatan Kecamatan Cilawu, sebelah barat Kecamatan Tarogong Kidul dan sebelah timur Kecamatan Karang Pawitan (Sumber: Profil Kecamatan Garut Kota 2013)

b. Topografi Kecamatan Garut Kota

Letak Kecamatan Garut Kota Sendiri berada pada posisi 18 derajat Lintang Selatan, 27 derajat Bujur Timur dan 723 M diatas permukaan laut.

Secara administratif kecamatan Garut Kota terbagi kedalam 11 Kelurahan yaitu, kelurahan Margawati, Sukanegla, Cimuncang, Kota Wetan, Kota Kulon, Muarasanding, Paminggir, Regol, Ciwalen, Pakuwon, Sukamenteri. Adapun Jumlah RT, RW, Lingkungan dan LPM di Kelurahan-kelurahan adalah sebagai berikut:

Tabel 1. Daftar Kelurahan, RT/RW Kecamatan Garut Kota

NO	Kelurahan	RT	RW	Lingk	LPM
1	Margawati	96	20	-	1
2	Sukanegla	59	16	-	1
3	Cimuncang	54	16	-	1
4	Kota Wetan	100	22	-	1
5	Kota Kulon	141	29	-	1
6	Muarasanding	67	16	-	1
7	Paminggir	76	17	-	1
8	Regol	90	21	-	1
9	Ciwalen	68	14	-	1
10	Pakuwon	56	12	-	1
11	Sukamenteri	108	22	-	1
	JUMLAH	915	207		11

(Sumber: Profil Kecamatan Garut Kota 2013)

Luas Kecamatan Garut Kota yang terdiri dari 11 Kelurahan kurang lebih 2.319,9Ha atau 23,19 Km².

2. Komposisi Penduduk

Komposisi penduduk Kecamatan garut Kota menurut mata pencaharian:

Tabel 2. Komposisi Penduduk Berdasarkan Mata Pencaharian

No	Pekerjaan	Jumlah
1	Buruh Swasta	20.245 orang
2	PNS	6.861 orang
3	Pengrajin	2.752 orang
4	Pedagang	6.334 orang
5	Penjahit	6353 orang
6	Tukang Batu	137 orang
7	Tukang Kayu	627orang
8	Peternak	420 orang
9	Montir	85 orang
10	Dokter	74 Orang
11	Sopir	406 orang
12	Pengemudi Becak	688 orang
13	TNI/POLRI	983 orang
14	Pengusaha	2.168 orang
15	Pensiunan PNS	1.052 orang
16	Pensiunan ABRI	111 orang
17	Bidan	243 orang

(Sumber: Profil Kecamatan Garut Kota 2013)

3. Luas Penggunaan Lahan

Penggunaan lahan di Kecamatan Garut Kota lebih menitik beratkan kepada penggunaan lahan untuk permukiman dan pertokoan karena sebagai jantung kota Garut, berikut luas penggunaan lahan di Kecamatan Garut Kota:

Tabel 3. Penggunaan Lahan Di Kecamatan Garut Kota

NO	Jenis Lahan	Jumlah
1	Sawah	1.182, 4 Ha
2	Tegalan	503,Ha
3	Perumahan	543,7Ha
4	Industri	6,9 Ha
5	Lain-lain	68,6 Ha
	JUMLAH TOTAL	2.310,3 Ha

(Sumber: Profil Kecamatan Garut Kota 2013)

C. Mekanisme Alih Fungsi Lahan PT.Kereta Api Indonesia (Persero) di Kecamatan Garut Kota.

Sejak tahun 1864 hingga saat ini, PT.Kereta Api Indonesia (Persero) menguasai aset tanah yang diberikan oleh negara dengan jumlah keseluruhan mencapai 270 juta m². Status tanah yang dikuasai oleh PT.Kereta Api Indonesia (Persero) adalah Hak Pakai dan Hak Pengelolaan. Wewenang PT.Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap tanahnya yang berstatus Hak Pakai adalah mempergunakan tanah untuk kepentingan pelaksanaan tugasnya, sedangkan wewenang PT.Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap tanahnya yang berstatus Hak Pengelolaan adalah merencanakan peruntukkan dan penggunaan tanah, menggunakan tanah untuk kepentingan pelaksanaan tugasnya, dan menyerahkan sebagian atau melakukan kerjasama dengan pihak ketiga untuk dimanfaatkan. Tanah-tanah aset PT.Kereta Api Indonesia (Persero) tersebut berasal dari sejumlah perusahaan kereta api pada zaman Belanda seperti tanah aset *Staats Spoorwagen* (SS) dan VS, serta dari pengadaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pada saat ini.

Staats Spoorwagen (SS) merupakan perusahaan kereta api milik Pemerintah Belanda yang melaksanakan pembangunan jalan kereta api pada waktu itu, terlebih dahulu dilakukan penyerahan penguasaan tanah negara kepada SS oleh Pemerintah Belanda. Penyerahan tanah (*Besteming*) kepada SS dilakukan berdasarkan *ordonansi* yang dimuat dalam *Staatsblad Nederlandsch Indie*. Setiap lintas jalan kereta api di *Besteming* kepada SS dan dimuat dalam *staatsblad* masing-masing. Berdasarkan *Statsblad-Statsblad*

tersebut pemerintah telah menyerahkan penguasaan tanah kepada SS. Tanah tersebut kemudian berada dalam penguasaan (*In Beheer*) pada SS.

Jadi yang disebut SS berarti perusahaan kereta api milik negara. Sedangkan VS berarti perusahaan kereta api milik swasta Belanda. Maka tanah aset VS itu diberikan oleh pemerintah dengan hak *eigendom*, hak *opstal* untuk emplasemen dan bangunan-bangunan 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 *National Indische Spoorwagen*, dan perusahaan kereta api swasta lainnya memang ada, akan tetapi hak *eigendom* atau hak *opstal* atas nama SS tidak pernah ada, karena SS adalah perusahaan kereta api milik Negara.

Berdasarkan pengumuman Menteri Perhubungan Tenaga Kerja dan Pekerjaan Umum Nomor 2 tahun 1950 tanggal 6 Januari 1950 maka SS dan VS digabung menjadi DKA dan asetnya pada tanggal 1 Januari 1950 diambil alih oleh DKA. Aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) baik yang berasal dari pengambilalihan aset SS, nasionalisasi aset VS maupun yang diperoleh sendiri karena pengadaan tanah, dalam penerbitan administrasinya ada yang sudah mempunyai sertifikat, namun juga masih ada yang belum bersertifikat. Semua tanah aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) berkapasitas sebagai kekayaan negara yang dipisahkan dan tunduk kepada Undang-undang perbendaharaan Negara (ICW), instruksi Presiden RI Nomor 9 tahun 1970, keputusan Presiden

RI Nomor 16 tahun 1994 dan peraturan perundangan lainnya mengenai kekayaan Negara.

Dari total keseluruhan tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero) yang mencapai total keseluruhan 270 m2 yaitu sebanyak 70 juta m2 masih digunakan untuk jalur atau untuk rel kereta api, dan selebihnya 200 juta m2 berwujud lahan dan bangunan yang dimanfaatkan oleh pihak ketiga dengan cara di sewakan dan ada sebagian yang dikuasai oleh pihak ketiga (PT.Kereta Api Indonesia (Persero)).

1. Hubungan Sewa Menyewa Atas Tanah Aset PT.Kereta Api di Kecamatan Garut Kota

Tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero) yang berada di Kecamatan Garut Kota merupakan tanah yang berstatus tanah milik negara, dimana tanah tersebut masih berada dalam pengelolaan PT.Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai pihak yang diberikan kewenangan untuk mengelola perkeretaapian di Indonesia. Luas tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero) di Kecamatan Garut Kota mencapai 71.456,78 M2 yang mencakup bagian rel dan kiri kana rel. Untuk kegunaannya tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero) di Kecamatan Garut Kota sudah tidak dipakai lagi untuk kegiatan perkeretaapian, karena adanya pemberhentian jalur kereta api dari arah stasiun Cibatumanuju stasiun Cikajang pada tahun 1983.

Setelah pemberhentian jalur keretaapi Cibatumanuju-Cikajang pada tahun 1983 tanah jalur keretaapi Cibatumanuju-Cikajang menjadi tanah kosong. Dari hasil wawancara dengan pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) Daop 2

Bandung yang diwakili manager divisi aset bahwa pada tahun 1990 mulai ada masyarakat yang memanfaatkan untuk dijadikan tempat tinggal, pada mulanya jumlahnya hanya sedikit saja masyarakat yang menggunakannya, seiring berjalannya waktu banyak masyarakat yang menggunakan tanah bekas rel tersebut untuk dijadikan tempat tinggal.

Jalur Cibatu-Cikajang dahulu merupakan bagian dari jalur kereta api yang menghubungkan Kecamatan Cibatu ke Kecamatan Cikajang yang merupakan masih bagian dari Kabupaten Garut. Pada saat ini di atas tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero) sudah tidak kelihatan lagi sebagai jalan kereta api, tetapi sudah menjadi permukiman penduduk dan jalanan umum penduduk, hanya sebagian kecil yang masih kelihatan wujudnya karena sudah tertimbun bangunan penduduk dan sebagian lagi besi yang dijadikan rel sudah hilang.

Tanah bekas jalan rel kereta api sepanjang lebih kurang lima kilometer melewati Kecamatan Garut Kota, sedangkan untuk luas tanah secara keseluruhan yang meliputi bagian kanan kiri rel dan stasiun tidak diketahui luas keseluruhannya, karena tidak ada jumlah tentang luas tanah tersebut baik dari PT.Kereta Api Indonesia (Persero) ataupun dari kantor pertanahan Kabupaten Garut, dikarenakan dari zaman dahulu sampai zaman sekarang belum pernah dilakukan pengukuran secara pastinya, dikarenakan ketika pihak PT.Kereta Api yang diwakili oleh bagian aset ketika melakukan pengukuran malah ditentang oleh masyarakat.

Dari hasil wawancara dengan pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) bahwa masyarakat yang memanfaatkan tanah bekas rel kereta api jalur Cibatu-Cikajang pada mulanya tidak melakukan perjanjian apapun dengan pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero), bahkan masyarakat tidak melakukan perizinan kepada pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) untuk tempat tinggal. Tahun 2001 pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) mengeluarkan kebijakan untuk menyewakan tanah bekas rel yang menghubungkan Cibatu-Cikajang yang melintasi Kecamatan Garut Kota. Adanya kebijakan tersebut sebagai langkah PT.Kereta Api Indonesia (Persero) untuk menertibkan masyarakat yang menggunakan tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero), selain itu pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) mendapatkan keuntungan dari adanya sewa menyewa dengan masyarakat

Sewa menyewa yang dilakukan oleh pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) dengan masyarakat di Kecamatan Garut Kota dilakukan untuk mendorong pengembangan serta kemajuan BUMN dalam rangka meningkatkan pembangunan dan efisiensi perekonomian secara nasional, bahwa telah dikeluarkan Instruksi Presiden Nomor 5 tahun 1988 tentang Pedoman Penyehatan dan Pengelolaan Badan Usaha Milik Negara. Berdasarkan Instruksi Presiden tersebut telah diatur bahwa BUMN dapat mengambil langkah-langkah penyehatan dan penyempurnaan pengelolaan BUMN.

Menurut ketentuan hukum perbendaharaan Negara, tanah aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) baik yang sudah bersertifikat maupun yang belum bersertifikat, tidak boleh dilepaskan kepada pihak ketiga jika tidak ada izin dari menteri keuangan terlebih dahulu. Namun, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mempunyai anggapan yang berbeda dengan ketentuan di atas. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menyatakan berhak untuk menyewakan tanah yang dikuasainya kepada pihak lain, dikarenakan dalam aturan tersebut hanya melarang untuk melepaskan tanah kepada pihak lain bukan melarang untuk menyewakan. Tanah aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang berada di Kecamatan Garut Kota merupakan tanah milik negara namun penguasaannya berada di tangan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) untuk penunjang sarana perkeretaapian dan apabila sudah tidak dipergunakan tanah tersebut kembali kepada negara, kasus yang terjadi di semua aset tanah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang tidak digunakan untuk penunjang perkeretaapian pada saat ini disewakan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

Menurut ketentuan Pasal 44 ayat (1) UUPA menyatakan, seseorang atau suatu badan hukum mempunyai hak sewa atas tanah, apabila ia berhak mempergunakan tanah milik orang lain untuk keperluan bangunan, dengan membayar kepada pemiliknya sejumlah uang sebagai sewa. Sedangkan menurut Iman Soetikno (1982:82) menyatakan bahwa menurut Pasal 44 tersebut yang dapat disewakan hanyalah tanah hak milik. Instansi Pemerintah tidak mempunyai hak milik atas tanah maka tanah tersebut

tidak bisa disewakan kepada pihak lain. Selanjutnya Pasal 49 ayat (3) Undang-undang No.1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara menyatakan bahwa tanah bangunan milik negara atau daerah yang tidak dimanfaatkan untuk kepentingan penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi instansi bersangkutan wajib diserahkan pemanfaatannya kepada Menteri Keuangan/Gubernur/Bupati/ Wali Kota untuk kepentingan penyelenggaraan tugas Pemerintah.

Dalam gambaran uraian di atas, bahwa seharusnya jika mengikuti ketentuan dari Pasal 44 UUPA maka PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tidak dapat menyewakan tanah asetnya karena hak milik atas tanah aset tersebut berada dalam kepemilikan pemerintah. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan suatu badan hukum milik negara yang tidak dapat mempunyai hak milik atas asetnya. Disisi lain PT.Kereta Api Indonesia (persero) menyatakan berhak untuk menyewakan tanah yang dikuasainya kepada pihak lain dengan landasan hukum Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah angka 1 huruf b menyatakan bahwa pada dasarnya barang milik Negara/Daerah digunakan untuk penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi kementerian negara/lembaga/satuan kerja perangkat daerah dan menyatakan bahwa menteri/pimpinan lembaga/kepala satuan kerja perangkat daerah yang dipimpinnya. Sebagai konsekuensi dari prinsip tersebut di atas, maka tanah atau bangunan milik negara/daerah yang tidak dimanfaatkan untuk kepentingan penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi instansi bersangkutan

wajib diserahkan pemanfaatannya kepada Menteri Keuangan/Gubernur/Bupati/Wali Kota sesuai dengan amanat Pasal 49 Ayat

3. Dalam Pasal 49 Ayat 3 pemanfaatannya adalah sebagai berikut:

- a. Digunakan oleh instansi lain yang memerlukan tanah/bangunan dalam rangka penyelenggaraan tugas pokok dan fungsinya melalui pengalihan status penggunaan;
- b. Dimanfaatkan, dalam bentuk sewa, kerjasama pemanfaatan, pinjam pakai, bangun guna serah dan bangunan serah guna; dan
- c. Dipindah tangankan, dalam bentuk penjualan, tukar menukar, hibah, penyertaan modal pemerintah pusat/daerah.

PT. Kereta Api Indonesia memperkuat tentang kebijakan sewa dengan keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor Kep.U/OT.003/3/4/I/KA.2001 tanggal 02-01-2001, tentang Kedudukan, Tugas Pokok, Fungsi, Susunan organisasi dan Tata Laksana Divisi Usaha Pendukung, dibentuk Sub Seksi Kerjasama dan Persewaan (Pasal 50 huruf a) yang mempunyai tugas pokok menangani kerjasama dan persewaan, menganalisis keluhan pengguna jasa (pasal 51 huruf a). Sub Seksi inilah yang kemudian melakukan persewaan tanah-tanah aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan di perkuat Surat Keputusan Direksi No. Kep V/LL003/VII/ KA.2009 dan *Term Of Reference* Nomor: 09/TOR/EN/KA/ 2011 sebagai penguat PT. Kereta Api Indonesia (Persero) untuk mengusahakan asetnya

Ketentuan-ketentuan diatas dijadikan pedoman PT.Kereta Api Indonesia (Persero) untuk penarikan sewa kepada masyarakat sedangkan untuk penggunaannya sendiri disesuaikan dengan Rencana Tata ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Garut tahun 2011-2039. PT.Kereta Api Indonesia (Persero) mempunyai kebijakan terhadap bekas rel kereta api seperti di Kecamatan Garut Kota. Mereka menyatakan bahwa sepanjang tersebut tidak dimohonkan sertifikatnya oleh masyarakat maka pihaknya merasa tidak keberatan digunakan sebagai tempat tinggal. Tapi mereka mengharuskan kepada masyarakat untuk membayar biaya sewa terhadap tanahnya.

Tanah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang berada di Kecamatan Garut Kota bahwa secara *de facto* berada dalam penguasaan masyarakat, namun secara *de jure* tanah tersebut masih tanah milik negara yang dikelola oleh pihak PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan adanya bukti penguasaan berupa grondkaart. Pada tahun 2001 tepatnya PT. Kereta Api Indonesia (Persero) baru mengetahui bahwa tanahnya digunakan oleh masyarakat untuk permukiman, baru setelah mengetahui tanahnya digunakan oleh masyarakat untuk permukiman PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mengeluarkan kebijakan untuk menyewakan tanahnya tersebut kepada masyarakat melalui bagian perusahaan aset.

Dari hasil wawancara dengan pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP 2 Bandung, bahwa pada saat ini sebagian besar masyarakat di Kecamatan Garut Kota yang menggunakan tanah PT.Kereta

Api Indonesia (Persero) hampir 90% melakukan sewa dengan pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) dan selebihnya melakukan okupasi secara liar. Melihat keadaan sekarang, akan sulit untuk melihat batas antara tanah masyarakat dengan tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero) karena sudah tidak terlihat lagi tugu-tugu sebagai batas yang pernah dipasang oleh PT.Kereta Api Indonesia (Persero) di atas tanahnya. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) hanya memasang plang imbauan untuk tidak menggunakan tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero) tanpa izin dari pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero).

Pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) mengeluarkan persyaratan bagi masyarakat yang akan menggunakan tanah asetnya, adapun persyaratannya sebagai berikut:

- a. Mengajukan permohonan, dengan menggunakan KTP;
- b. Objek tanah yang akan disewa tidak digunakan oleh pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero);
- c. Objek tanah yang akan disewa tidak dalam keadaan sengketa;

Penarikan sewa ini dapat dikatakan bukan untuk menarik keuntungan bagi perusahaan karena jumlah penarikan uang dari masyarakat tidaklah besar, dimana biaya sewa untuk satu meter tanah berkisar dari Rp.40.000,00 sampai Rp. 100.000,00 pertahunnya tergantung lokasi tanah tersebut berada, apakah di lahan potensial atau berada di lahan tidak potensial. Masyarakat yang melakukan penyewaan juga merasa tidak keberatan dengan penarikan uang sewa yang dilakukan pihak PT.Kereta

Api Indonesia (Persero). Penarikan sewa kepada masyarakat lebih pada upaya dalam penertiban administrasi terhadap tanah-tanah bekas rel kereta api yang dikuasai oleh masyarakat. Uang dari penarikan sewa tanah yang dilakukan PT.Kereta Api Indonesia (Persero) kepada masyarakat di Kecamatan Garut Kota digunakan untuk pemeliharaan aset-aset PT.Kereta Api Indonesia (Persero) yang masih ada di Kecamatan Garut Kota berupa stasiun dan fasilitas PT.Kereta Api Indonesia (Persero) yang masih ada di Kecamatan Garut Kota.

Berdasarkan data yang diperoleh dari PT.Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP 2 Bandung, jumlah total tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero) secara keseluruhan di Kabupaten Garut mencapai 71.456,78 M². Tanah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang secara resmi di sewakan mencapai 64.295.01M². Masyarakat di Kabupaten Garut yang melakukan sewa-menyewa dengan pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) berjumlah 799 kepala keluarga (KK) yang tersebar di 14 kecamatan. Dari 14 kecamatan tersebut, sebanyak 462 KK dengan luas tanah yang digunakan mencapai 22.658,66 M² terdapat di Kecamatan Garut Kota dan merupakan jumlah yang tertinggi dibanding kecamatan lainnya.

Untuk memperjelas uraian di atas dapat dilihat dalam tabel berikut ini.

Tabel 4. Jumlah Kepala Keluarga Yang melakukan Sewa dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) di Kabupaten Garut.

NO	KECAMATAN	JUMLAH PENYEWA
1	Bayongbong	14 Kepala Keluarga
2	Cibatu	4 Kepala Keluarga
3	Cikajang	3 Kepala Keluarga
4	Cilawu	3 Kepala Keluarga
5	Cisurupan	4 Kepala Keluarga
6	Garut Kota	458 Kepala Keluarga
7	Karang Pawitan	27 Kepala Keluarga
8	Karang Tengah	4 Kepala Keluarga
9	Leuwigoong	3 Kepala Keluarga
10	Samarang	17 Kepala Keluarga
11	Kadungora	4 Kepala Keluarga
12	Sukaresmi	6 Kepala Keluarga
13	Tarogong Kidul	225 Kepala Keluarga
14	Wanaraja	27 Kepala Keluarga
	JUMLAH	799 Kepala Keluarga

(Sumber: Dokumentasi PT.Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP 2 Bandung).

Tingginya angka masyarakat yang menggunakan tanah PT.Kereta Api Indonesia di Kecamatan Garut Kota dikarenakan Kecamatan Garut Kota merupakan pusat Kota Kabupaten Garut yang di mana tempat terpusatnya suatu kegiatan perekonomian di Kabupaten Garut. Masyarakat yang mendiami tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero) di Kecamatan Garut Kota sebagian besar merupakan masyarakat pendatang baik dari daerah Kabupaten Garut maupun dari luar Kabupaten Garut.

Pada awal adanya kebijakan sewa yang dikeluarkan oleh PT.Kereta Api Indonesia (Persero) yaitu pada tahun 2001 pada mulanya PT.Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan pendataan terhadap masyarakat yang telah mendiami tanah aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebelum adanya kebijakan sewa-menyewa, dan setelah adanya

kebijakan sewa menyewa, masyarakat yang akan menggunakan tanah aset PT.Kereta Api Indonesia (Persero) harus mengajukan permohonan terlebih dahulu kepada pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero). Proses dalam mendapatkan izin sewa dari PT.Kereta Api Indonesia (Persero) adalah sebagai berikut:

- a. Masyarakat mengajukan permohonan kepada pihak PT.Kereta Api Indonesia DAOP 2 Bandung, dengan menggunakan KTP;
- b. Pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan verifikasi;
- c. Pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan pengecekan di objek tanah yang diajukan masyarakat.
- d. Setelah semua proses di atas dilalui pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) memutuskan boleh atau tidaknya masyarakat menggunakan tanah yang dimohonkan untuk disewa.
- e. Sebelum masyarakat dapat menggunakan tanah perlu diadakan suatu perjanjian terlebih dahulu dengan pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero). Perjanjian tersebut merupakan perjanjian tertulis antara pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) dengan masyarakat yang akan melakukan sewa menyewa.

Adapun isi perjanjian antara PT.Kereta Api Indonesia (Persero) dengan masyarakat adalah sebagai berikut:

- 1) Masyarakat harus membayar biaya sewa tiap tahunnya sesuai dengan objek tanah yang digunakan;

- 2) Masyarakat dilarang mendirikan bangunan permanen atau harus mendirikan bangunan yang hanya 2 bata atau semi permanen;
- 3) Sewa tanah hanya berlaku satu tahun dan selanjutnya bisa diperpanjang;
- 4) PT.Kereta Api Indonesia (Persero) bisa mengambil kembali tanah asetnya ketika akan dipergunakan kembali untuk penunjang tugas PT.Kereta Api Indonesia (Persero);
- 5) Masyarakat dilarang merusak atau menghilangkan bagian rel yang sudah ada.

Berdasarkan isi perjanjian di atas adanya ketentuan utama dari PT.Kereta Api Indonesia (Persero) yaitu suatu aturan yang mengharuskan masyarakat yang melakukan sewa menyewa tidak mendirikan bangunan permanen melainkan bangunan yang berdiri hanya 2 (dua) bata atau bangunan semi permanen. Aturan ini dikeluarkan oleh PT.Kereta Api Indonesia(Persero) untuk memudahkan pihak PT.Kereta Api Indonesia ketika akan mengambil kembali tanah asetnya tersebut.

Kenyataan dilapangan aturan tersebut tidak berlaku, banyak masyarakat yang mendirikan bangunan permanen di atas tanah yang disewanya. Banyaknya masyarakat yang mendirikan bangunan permanen dikarenakan masyarakat kurang puas dengan bentuk bangunan yang berbentuk 2 (dua) bata atau semi permanen sehingga

masyarakat memaksakan untuk mendirikan bangunan yang melebihi dari ketentuan yang dikeluarkan oleh PT.Kereta Api Indonesia (Persero). Selain aturan yang mengharuskan tidak membangun bangunan permanen ada juga aturan bahwa masyarakat tidak diperkenankan melepas bagian rel, dengan kata lain masyarakat hanya boleh menimbun bagian rel tersebut di bawah bangunan yang didirikannya.

Melihat realita di lapangan pada saat ini, bahwa masyarakat yang menggunakan tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero) banyak mendirikan bangunan permanen yang dimana sudah keluar dari ketentuan. Dalam ketentuan sewa menyewa antara PT.Kereta Api Indonesia (Persero) dengan masyarakat bahwa bangunan yang didirikan mengharuskan bangunan setinggi 2 bata atau semi permanen. Ketentuan untuk memperoleh izin sewa tanah dari PT.Kereta Api Indonesia (Persero) dirasa sangat mudah. Namun, di dalam kenyataannya masih ada masyarakat yang mendirikan bangunan permanen yang keluar dari persyaratan yang dikeluarkan oleh PT.Kereta Api Indonesia(Persero).

Adanya masyarakat yang mendirikan bangunan permanen selama ini lepas dari sanksi PT.Kereta Api Indonesia yang mengharuskan mendirikan bangunan yang hanya berbentuk 2 (dua) bata atau semi permanen. Tanggapan dari PT.Kereta Api Indonesia (Persero) terkait masyarakat yang mendirikan bangunan permanen pihak PT.Kereta Api Indonesia membiarkan saja, namun PT.Kereta Api Indonesia (Persero)

menanggapi ketika akan di lakukan penertiban tidak segan-segan untuk mengusur bangunan yang berdiri permanen.

Terkait dengan harga sewa masyarakat yang akan menggunakan tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero) diberikan pembedaan harga berdasar Nilai Jual Objek Pajak (NJOP), dalam hal ini ketika suatu tanah yang berada di lahan yang potensial seperti di perkotaan akan lebih tinggi harga sewanya dibandingkan dengan tanah yang berada di daerah yang tidak potensial. Adanya perbedaan NOJP tersebut mengakibatkan adanya perbedaan dalam hal nilai biaya sewa yang dikenakan kepada masyarakat. Masyarakat yang menggunakan tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero) di Kecamatan Garut Kota bila dirata-ratakan terkena biaya yang cukup tinggi untuk biaya sewanya, dikarenakan Kecamatan Garut Kota merupakan daerah potensial di perkotaan.

2. Penggunaan Tanah Tanpa Izin

Tanah bekas rel kereta api yang berada di Kecamatan Garut Kota pada saat ini digunakan masyarakat untuk dijadikan tempat tinggal dan fasilitas penunjang lainnya merupakan tanah aset PT.Kereta Api Indonesia (Persero) yang berada dalam wewenang Daerah Operasi 2 Bandung. Masyarakat yang menggunakan tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero) yang berada di Kecamatan Garut Kota selain ada yang melakukan sewa menyewa dengan pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) ada pula yang

menggunakan tanah tersebut dengan tanpa izin atau tanpa sepengetahuan dari PT.Kereta Api Indonesia(Persero).

Proses dalam melakukan sewa tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero) dirasa tidak rumit, bahkan bisa dikatakan relatif mudah untuk mendapatkan izin untuk menggunakan tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero), dalam kenyataannya masih ada masyarakat yang menggunakan tanah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan tanpa izin sewa, bahkan ada dari sebagian masyarakat yang menyewa menunggak biaya sewa dan sebagian kecil melakukan jual beli tanah aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan pihak lain.

Kebijakan PT.Kereta Api Indonesia (Persero) untuk menyewakan tanahnya tersebut secara langsung membantu masyarakat untuk mendapatkan tempat tinggal dengan harga sewa yang terjangkau, namun ada sebagian masyarakat yang tidak mempunyai izin dari pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero). Dari data yang diperoleh dari pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) masyarakat yang menggunakan tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero) yang tidak memiliki izin yaitu sebanyak 89 kk yang mendiami tanah seluas 7.161, 7 M2.

Masyarakat yang menguasai tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero) di Kecamatan Garut Kota seharusnya mempunyai izin dari PT.Kereta Api Indonesia (Persero. Dari sebagian masyarakat yang tidak mengantongi izin, mereka tidak terlalu peduli dengan adanya aturan yang dikeluarkan oleh PT.Kereta Api Indonesia (Persero), mereka berargumen mereka

menempati tanah tersebut sudah sejak lama tidak ada yang melarangnya sampai saat ini. Padahal banyak dipasang plang imbauan untuk melakukan izin kepada pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) ketika akan menggunakan tanah tersebut.

Masyarakat yang menguasai tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero) secara hukum seharusnya mempunyai izin dari PT.Kereta Api Indonesia (Persero). Kenyataannya hal tersebut sesuai dengan keterangan pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) dan pengakuan masyarakat sendiri hanya sebagian yang mempunyai izin.

Ada beberapa alasan dari masyarakat yang menggunakan tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero) tanpa izin, diantaranya:

- a. Adanya transaksi jual beli bangunan antar pengguna yang baru dengan pengguna yang lama tanpa sepengetahuan pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero). Transaksi ini terjadi karena kurangnya pengetahuan dan kurangnya ketaatan pengguna tanah terhadap prosedur yang dikeluarkan oleh PT.Kereta Api Indonesia (Persero), yang dimana para pengguna melakukan transaksi langsung antara pengguna lama dengan pengguna baru tanpa sepengetahuan PT.Kereta Api Indonesia (Persero).
- b. Adanya masyarakat yang tidak memiliki KTP.

Masyarakat yang menggunakan tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero) di Kecamatan Garut Kota yang tidak mempunyai KTP tidak bisa mengajukan permohonan untuk menggunakan tanah PT.Kereta

Api Indonesia (Persero) untuk dijadikan tempat tinggal, dikarenakan salah satu syarat pengajuan untuk menggunakan tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero) adalah mempunyai KTP sebagai syarat mutlak untuk memperoleh izin dari pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero). Keterangan dari masyarakat yang tidak bisa mengajukan permohonan dikarenakan tidak mempunyai KTP bahwa mereka tidak bisa mengajukan permohonan untuk mendapatkan izin dari PT.Kereta Api Indonesia (Persero) maka mereka langsung menggunakan tanah kosong untuk dijadikan tempat tinggal mereka.

- c. Adanya masyarakat yang tidak peduli dengan aturan sewa-menyewa.

Dari sebagian masyarakat yang tidak mempunyai izin dari PT.Kereta Api Indonesia (Persero) mereka beranggapan bahwa mereka tidak peduli dengan aturan sewa-menyewa, hal tersebut dikarenakan kurangnya kesadaran dari masyarakat terhadap aturan dari PT.Kereta Api Indonesia (Persero) dan adanya anggapan dari masyarakat bahwa tanah PT.Kereta Api Indonesia merupakan tanah Negara yang tidak dimanfaatkan lagi kegunaannya untuk sarana transportasi keretaapi sehingga masyarakat beranggapan bebas untuk menggunakan tanah tersebut.

PT.Kereta Api Indonesia (Persero) selaku pihak yang mempunyai hak atas tanah tersebut tentunya harus bisa mengelola tanahnya tersebut dengan baik, sehingga dapat meminimalisir kemungkinan terjadinya

penggunaan tanah tanpa izin. Penggunaan tanah tanpa izin dari PT.Kereta Api Indonesia (Persero) tentunya bukan suatu kesalahan tersendiri dari PT.Kereta Api Indonesia (Persero) dalam hal ini PT.Kereta Api Indonesia (Persero) sudah melakukan upaya pendataan dan pengawasan terhadap tanah asetnya tersebut dengan adanya korwil (Koordinator Wilayah) yang selalu memantau segala yang terjadi di tanah aset PT.Kereta Api Indonesia (Persero) yang berada di Kabupaten Garut dan tentunya di Kecamatan Garut Kota. Masih adanya masyarakat yang melakukan okupasi liar dikarenakan kurangnya kesadaran hukum dari masyarakat yang menggunakan tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero).

D. Upaya PT.Kereta Api Indonesia (Persero) terkait reaktivasi jalur Cibatu-Cikajang

Jalur kereta api Cibatu-Cikajang sepanjang 47,4km merupakan jalur yang pada tahun 1983 telah diberhentikan pengoperasiannya oleh pemerintah dikarenakan jalur tersebut bisa dikatakan sudah tidak menguntungkan lagi bagi pemerintah karena kalah bersaing dengan angkutan umum lainnya baik bus maupun angkot. Pada perkembangannya pada saat ini bahwa jalur kereta api Cibatu-Cikajang akan diaktifkan kembali oleh Pemerintah, pengaktifan jalur tersebut diperuntukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan mengurangi kemacetan di jalan raya.

Pengaktifan jalur Cibatu-Cikajang tentunya bukan sesuatu yang sangat mudah, dikarenakan jalur Cibatu-Cikajang pada saat ini sudah tidak lagi utuh

wujudnya sebagai jalan kereta api, pada saat ini jalur kereta api Cibatu-Cikajang lahannya sudah banyak dimanfaatkan oleh masyarakat untuk dijadikan permukiman maupun lahan pertanian dan salah satunya yang terdapat di Kecamatan Garut Kota bisa dikatakan 100% telah berubah fungsi menjadi permukiman. Pada umumnya masyarakat menggunakan lahan PT.Kereta Api Indonesia (persero) untuk dijadikan permukiman dan dari masyarakat yang menggunakan lahan tersebut ada yang melakukan perizinan suatu perjanjian sewa dan ada pula yang tidak mengantongi izin untuk menggunakan dari PT.Kereta Api Indonesia (persero).

Pengaktifan jalur Cibatu-Cikajang tentunya akan menimbulkan suatu masalah yang rumit, dikatakan rumit dikarenakan ada beberapa faktor. Faktor pertama adanya rencana pengaktifan kembali jalur kereta api Cibatu-Cikajang yang diprakasai Pemerintah Daerah Kabupaten Garut dan Pemerintah Provinsi Jabar, yang tertuang dalam RTRW Kabupaten Garut 2011-2031 dimana pihak pemerintah belum melakukan komunikasi yang intens dengan pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero), faktor kedua bahwa lahan yang dulunya sebagai rel sekarang telah berubah wujud menjadi bangunan penduduk baik permanen maupun semi permanen dan bangunan tersebut telah berdiri sekian lamanya yang memungkinkan pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) akan mengalami kesulitan dalam reaktivasi jalur Cibatu-Cikajang.

Reaktivasi jalur Cibatu-Cikajang yang dibenarkan oleh pihak DAOP 2 Bandung tapi bukan mereka yang membuat rencana untuk mengaktifkan kembali jalur tersebut, melainkan pihak PEMDA Garut dan Pemprov Jabar

yang memasukkan reaktivasi jalur Cibatu-Cikajang ke dalam RTRW (Rencana Tata Ruang Wilayah). Reaktivasi Jalur Cibatu-Cikajang merupakan suatu masalah yang akan menimbulkan konflik antara pihak masyarakat dengan pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) bila tanah tersebut akan dipergunakan kembali. Adapun upaya yang dilakukan oleh pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) terkait reaktivasi jalur Cibatu-Cikajang yaitu:

1. Sosialisasi

Reaktivasi jalur Cibatu-Cikajang merupakan salah satu langkah dari pihak pemerintah untuk menanggulangi tingkat kecelakaan dan tingkat kemacetan di jalan raya, dalam hal ini pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) selaku pihak yang mempunyai tugas untuk menyelenggarakan perkeretaapian di Indonesia telah melakukan sosialisasi kepada masyarakat terkait reaktivasi jalur Cibatu-Cikajang, upaya dari PT.Kereta Api Indonesia (Persero) baru sebatas sosialisasi dikarenakan reaktivasi jalur keretaapi tidak hanya reaktivasi jalur Cibatu-Cikajang saja, melainkan banyak jalur yang akan diaktifkan kembali selain Cibatu-Cikajang, antara lain Jatinangor-Rancaekek dan Banjar-Cijulang.

Bentuk-bentuk sosialisasi yang telah dilaksanakan oleh PT.Kereta Api Indonesia(Persero) pada saat ini adalah sebagai berikut:

a. Sosialisasi Tatap Muka Langsung

Sosialisasi tatap muka langsung yaitu sosialisasi yang dilakukan oleh PT.Kereta Api Indonesia Persero terkait reaktivasi jalur Cibatu-

Cikajang. sosialisasi tatap muka langsung antara pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) yang di wakili oleh kepala stasiun Garut dengan perwakilan masyarakat setempat yang diwakili oleh RT, RW, lurah dan Camat Kecamatan Garut Kota. Pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) mensosialisasikan kepada para pejabat setempat dan kemudian para pejabat setempat mensosialisasikan kembali kepada masyarakat yang mendiami tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero). Sosialisasi tatap muka langsung dengan masyarakat dilakukan oleh PT.Kereta Api Indonesia selain untuk mensosialisasikan adanya reaktivasi jalur ada juga tujuan dari pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) untuk mengetahui secara langsung keluhan dan keinginan dari masyarakat kedepannya untuk melancarkan proses reaktivasi jalur Cibatu-Cikajang.

b. Sosialisasi di Media Masa

Salah satu bentuk sosialisasi yang dilakukan oleh PT.Kereta Api Indonesia (Persero) terkait reaktivasi jalur Cibatu-Ciakajang adalah dengan cara sosialisasi di media masa. Sosialisasi di media massa pernah dilakukan oleh PT.Kereta Api Indonesia (Persero) di koran Pikiran Rakyat yang dimuat pada bulan Agustus tahun 2011.

c. Sosialisasi di Media Elektronik

Sosialisasi di media elektronik merupakan langkah dari PT.Keretan Api Indonesia (Persero) dalam mensosialisasikan kepada masyarakat terkait reaktivasi jalur Ciabatu-Cikajang, bentuk sosialisai di media

elektronik yaitu dengan cara mensosialisasikan di situs resmi PT.Kereta Api Indonesia (Persero) Indonesia pada tahun 2011.

Masyarakat yang mengetahui informasi akan adanya reaktivasi jalur Cibatu-Cikajang menanggapi dengan positif maupun negatif, dari masyarakat yang menanggapi secara negatif bahwa reaktivasi tersebut bisa membuat mereka kehilangan tempat tinggal dan akan melakukan protes bila suatu saat tidak diberikan ganti rugi, sedangkan untuk yang menanggapi secara positif mereka menganggap itu merupakan sudah suatu keputusan yang harus diterima dengan bijaksana, karena dalam perjanjian dengan pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) bahwa mereka bisa mengambil kembali secara sepihak bila tanah tersebut akan di gunakan kembali oleh pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero).

2. Inventarisasi aset.

PT.Kereta Api Indonesia (Persero) selaku pihak yang diberikan wewenang oleh pemerintah untuk menyelenggarakan perkeretaapian di Indonesia tentunya mempunyai aset yang sangat banyak baik yang masih dipergunakan maupun yang sudah tidak dipergunakan lagi. Tanah aset PT.Kereta Api Indonesia (Persero) yang berada di Kecamatan Garut Kota Kabupaten Garut termasuk salah satu aset yang akan dipergunakan kembali untuk penunjang perkeretaapian yang menyambungkan jalur Cibatu-Cikajang. PT.Kereta Api Indonesia (Persero) selaku pihak yang diberikan kewenangan untuk melakukan reaktivasi jalur Cibatu-Cikajang

telah melakukan upaya inventarisasi atau melakukan pendataan kembali aset yang dikuasai oleh masyarakat di Kecamatan Garut Kota. Adapun cara dari PT.Kereta Api Indonesia (Persero) menginventarisir kembali aset perusahaannya adalah sebagai berikut:

a. Pendataan Aset

Pendataan aset dilaksanakan pada saat ini berupa pendataan kembali aset perusahaan yang di manfaatkan maupun yang tidak di manfaatkan kegunaannya oleh masyarakat maupun pihak ke tiga lainnya. Pendataan aset yang telah di laksanakan berupa pendataan rel dan tanah di samping kiri rel dan kanan rel. Pendataan aset pernah mendapatkan penentangan dari sebagian masyarakat yang menggunakan tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero) untuk tempat tinggal, adanya masyarakat yang menentang dikarenakan adanya masyarakat yang menggunakan tanah PT.Kereta Api Indonesia (Persero) tanpa seizin dari PT.Kereta Api Indonesia (Persero) yang menimbulkan ketakutan dari akan adanya pengusiran dari pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero).

b. Persewaan tanah aset perusahaan.

Langkah PT.Kereta Api Indonesia (Persero) untuk menyewakan tanah aset perusahaannya kepada masyarakat atau pihak ke tiga lainnya adalah salah satu cara untuk melakukan inventarisir aset perusahaan, dengan adanya sewa menyewa berarti ada tertib administrasi dari pengguna sewa sehingga memudahkan PT.Kereta Api Indonesia untuk melakukan penginventarisiran aset perusahaan.

3. Pembatasan Jangka Waktu Sewa Tanah

Upaya yang telah di laksanakan oleh PT.Kereta Api Indonesia (Persero) selain berupa sosialisasi dan menginventarisir aset perusahaan, adapula upaya yang sudah masuk ke dalam aturan dalam sewa menyewa tanah, yaitu dengan cara adanya pembatasan jangka waktu sewa yang hanya satu tahun masa sewa. Pembatasan jangka waktu sewa yang hanya satu tahun ini adalah upaya dari PT.Kereta Api Indonesia (Persero) untuk mempermudah dalam proses pengambilan kembali tanah aset perusahaan dari masyarakat yang menggunakan tanah aset perusahaan untuk permukiman. Pembatasan jangka waktu sewa pada pelaksanaannya sudah berjalan dengan semestinya, dikarenakan sudah masuk dalam aturan sewa menyewa antara PT.Kereta Api Indonesia (Persero) dengan masyarakat.

Dalam perjanjian sewa menyewa antara pihak PT.Kereta Api Indonesia (persero) dengan masyarakat bahwa dalam klausul perjanjian sewa terdapat perjanjian sewa tanah tersebut berlaku hanya satu tahun dan dapat diperpanjang kembali. Klausul tersebut dibuat oleh pihakn PT.Kereta Api Indonesia (persero) untuk memudahkan proses bila dikemudian hari tanah tersebut akan digunakan kembali oleh PT,Kereta Api Indonesia (persero).

Selain perjanjian yang berlaku satu tahun ada juga isi perjanjian yang menyatakan bahwa ketika PT.Kereta Api Indonesia (Persero) akan menggunakan kembali tanah tersebut maka pihak PT.Kereta Api Indonesia (persero) akan memutuskan kontrak sewa dengan masyarakat

atau akan mengambil kembali tanah asetnya tanpa ada ganti rugi kepada masyarakat.

Dari hasil wawancara dengan masyarakat yang berada di atas rel ada yang merasa keberatan bila mereka digusur serta mereka mempertanyakan akan pindah kemana jika terjadi pengusuran. Bila suatu saat terjadi pengusuran maka dari pihak masyarakat menginginkan adanya ganti rugi terhadap bangunan yang mereka punya pada saat ini, dikarenakan bangunan yang berdiri saat ini bukanlah bangunan rumah biasa yang sesuai dengan ketentuan dari pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) yaitu rumah dengan ketentuan rumah 2 (dua) bata tetapi masyarakat mendirikan bangunan permanen yang tidak sedikit berbentuk bangunan mewah. Masyarakat merasa bahwa mereka tinggal disana tidak ada yang melarang dan membayar PBB tiap tahunnya, walaupun mereka mengetahui bahwa tanah tersebut milik PT.Kereta Api Indonesia (Persero).

Selain masyarakat yang merasa keberatan ketika suatu saat akan digusur untuk reaktivasi jalur Cibatu-Cikajang, adapula sebagian yang mengaku pasrah ketika pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) akan mengambil kembali asetnya untuk reaktivasi jalur Cibatu-Cikajang. Sementara itu pihak PT.Kereta Api Indonesia (Persero) selaku pihak yang mewakili pemerintah memiliki tanah tersebut, mengatakan ketika akan mengambil kembali tanah asetnya tersebut pihak PT.Kereta Api Indonesia (persero) akan mengambil langsung dari masyarakat tanpa ada ganti rugi apapun.