

**RESOLUSI KONFLIK LAHAN PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DENGAN
WARGA RW 12 KELURAHAN MANGGARAI JAKARTA SELATAN DALAM
PEREBUTAN LAHAN DI WILAYAH DAERAH OPERASI 1 JAKARTA**

**LAND CONFLICT RESOLUTION OF PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) WITH
RESIDENTS OF RW 12, MANGGARAI SOUTH JAKARTA IN THE AREA
OPERATION REGION 1 JAKARTA**

Siti Nurjanah¹, Bambang Wahyudi², Purwanto³

Program Studi Damai dan Resolusi Konflik, Fakultas Keamanan Nasional Unhan
(nurjanahnana16@gmail.com)

Abstrak – Dalam kebutuhan manusia, ketersediaan tanah tidak seimbang dengan kebutuhan manusia itu sendiri, dan menimbulkan gesekan satu sama lain. Salah satu konflik lahan yang cukup lama terselesaikan adalah konflik lahan yang terjadi antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan warga RW 12 Kelurahan Manggarai Jakarta Selatan dalam perebutan lahan di wilayah Daerah Operasi 1 Jakarta. Tujuan penelitian tesis ini untuk menganalisis konflik lahan yang terjadi antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Warga RW 12 Kelurahan Manggarai karena perebutan lahan di wilayah Daerah Operasi I Jakarta dan untuk menganalisis resolusi konflik yang dilakukan PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Warga RW 12 Kelurahan Manggarai Jakarta Selatan dalam menyelesaikan perebutan lahan di wilayah Daerah Operasi I Jakarta. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif dengan teknik wawancara, observasi dan dokumentasi. Dalam proses analisa penelitian digunakan teori konflik dengan menggunakan analisa *structural, akselerator dan trigger*, teori resolusi konflik dan rekonsiliasi. Hasil Penelitian diketahui bahwa Konflik lahan antara PT. Kereta Api Indonesia dengan warga RW 12 Manggarai Jakarta Selatan berawal dari penggusuran lahan PT.Kereta Api yang mereka tempati karena akan dibangun proyek *Double-Double Track*. Adanya sengketa kepemilikan antara warga yang menempati tanah negara secara turun-temurun, disisi lain Dirjen Perkeretaapian mengklaim tanah yang dimaksud merupakan aset atas nama PT. Kereta Api Indonesia. Oleh karena itu Pemerintah turut berperan dalam menyelesaikan konflik melalui serangkaian upaya. Seperti sosialisasi sebelum melakukan penggusuran, mediasi, melakukan negosiasi dan rekonsiliasi, dengan langkah tersebut diharapkan konflik lahan yang terjadi di Daerah Operasi I Jakarta dapat diselesaikan dalam waktu singkat.

Kata Kunci: *resolusi konflik, perebutan lahan, rekonsiliasi*

Abstract – In human needs, the availability of land is not balanced with human needs themselves, and causes friction with each other. One of the land conflicts that has long been resolved is the land

¹ Program Studi Damai dan Resolusi Konflik, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan.

² Program Studi Damai dan Resolusi Konflik Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan.

³ Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan.

conflict that occurred between PT Kereta Api Indonesia (Persero) and residents of RW 12, Manggarai Village, South Jakarta, in the struggle for land in the Daerah Operasi 1 area of Jakarta. The purpose of this thesis research is to analyze land conflicts that occur between PT Kereta Api Indonesia (Persero) and RW 12 residents of Manggarai Village due to land grabbing in the Jakarta Operational Region I area and to analyze conflict resolution conducted by PT Kereta Api Indonesia (Persero) with Rw Residents 12 Manggarai District, South Jakarta in completing the seizure of land in the Operational Area I Jakarta area. The method used in this study is qualitative with interview, observation and documentation techniques. In the process of research analysis, conflict theory is used by using structural analysis, accelerators and triggers, conflict resolution theory and reconciliation. The results of the study revealed that land conflicts between PT. Kereta Api Indonesia with residents of RW 12 Manggarai South Jakarta started from the eviction of the PT. Kereta Api land that they lived in because the Double-Double Track project will be built. The existence of ownership disputes between residents who occupy state land for generations, on the other hand the Director General of Railways claims that the land in question is an asset in the name of PT. Indonesian Railways. Therefore the Government plays a role in resolving conflicts through a series of efforts. Such as socialization before conducting eviction, mediation, negotiation and reconciliation, with this step it is expected that land conflicts that occur in the Jakarta Operational Area I can be completed in a short time.

Keywords: *conflict resolution, land struggle, reconciliation*

Pendahuluan

Dalam setiap pelaksanaan pembangunan memerlukan tanah sebagai wadah kegiatan oleh pemerintah maupun masyarakat umum. Akan tetapi dalam kebutuhan manusia, ketersediaan tanah tidak seimbang dengan kebutuhan manusia itu sendiri, dan tentunya hal ini akan menimbulkan gesekan kepentingan antara satu dengan yang lain dan bahkan menimbulkan permasalahan.

Pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum memiliki tujuan untuk mensejahterakan masyarakat yang dapat diwujudkan dalam bentuk pembangunan fasilitas-fasilitas umum. Saat ini PT. Kereta Api Indonesia gencar melakukan pembangunan jalur dan

reaktivasi jalur. Sehingga tanah atau aset yang telah lama terbengkalai bahkan sebagian telah ditempati oleh masyarakat kini akan digunakan kembali yang berdampak pada relokasi atau pengusuran warga yang menempati aset lama PT Kereta Api (Persero) tersebut.

Kasus-kasus yang menyangkut sengketa dan konflik di bidang pertanahan atau lahan dapat dikatakan tidak pernah surut, bahkan mempunyai kecenderungan meningkat di dalam kompleksitas permasalahannya. Salah satu konflik lahan yang menarik perhatian publik dan cukup lama terselesaikan adalah konflik lahan yang terjadi antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan warga RW 12 Kelurahan Manggarai Jakarta Selatan dalam perebutan lahan di wilayah Daerah

Operasi I Jakarta. Perkembangan PT. Kereta Api Indonesia yang tidak lepas dari berbagai permasalahan khususnya masalah di bidang pertanahan.

Proyek layanan umum untuk pembangunan *Double-double track (DDT)* itu tertunda karena alasan pembebasan lahan yang tidak kunjung selesai. Proyek pembangunan *Double-double track (DDT)* ini memang tidak berjalan dengan baik dan ada beberapa permasalahan salah satunya masalah pembebasan lahan. Hal ini menjadi sebuah tantangan tersendiri dalam proses pembangunan proyek *double double track (DDT)*. Untuk melancarkan proyek tersebut, rumah penduduk yang berdekatan dengan rel terpaksa mengalami penggusuran dan membuat sebgaiain warga merasa belum puas dengan kompensasi yang diberikan untuk penggusuran tersebut.

Alasan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tetap mempertahankan tanah aset miliknya dan berhak melakukan pembongkaran bangunan di atas tanah aset tersebut yaitu bahwa tanah tersebut adalah merupakan aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) seperti tertuang dan dijelaskan dalam *Grondkaart* (peta Tanah) yang diterbitkan Jawatan Pertanahan Pemerintah Penjajahan Belanda.

Berdasarkan penguraian di atas, diperoleh gambaran bahwa pemerintah berperan penting dalam penyelesaian konflik lahan. Untuk itulah peneliti tertarik untuk meneliti tentang “Resolusi Konflik Lahan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Dengan Warga Rw 12 Kelurahan Manggarai Jakarta Selatan di Wilayah Daerah Operasi I Jakarta”. Dengan melihat upaya dan pendekatan dalam penyelesaian konflik lahan tersebut, dalam penelitian ini peneliti berusaha memaparkan pemikiran akademis melalui aspek resolusi konflik dan pertahanan tentang penyelesaian konflik lahan.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis 1) Konflik lahan yang terjadi antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Warga RW 12 Kelurahan Manggarai Jakarta Selatan karena perebutan lahan Di Daerah Operasi I Jakarta. 2). Resolusi konflik yang dilakukan PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Warga RW 12 Kelurahan Manggarai Jakarta Selatan dalam menyelesaikan perebutan lahan di wilayah Daerah Operasi I Jakarta.

Metode Penelitian

Berdasarkan studi kasus yang menjadi pokok pembahasan dalam kajian ini, peneliti menggunakan metode kualitatif

sebagai metode dalam melakukan penelitian. Dalam penelitian ini menggunakan dua sumber data penelitian yaitu data primer dan data sekunder. data primer sebagai sumber pertama data dihasilkan oleh pengumpul data. Sementara itu, sebaliknya dengan sumber data sekunder yang merupakan sumber data kedua sesudah sumber data primer atau sumber data yang tidak langsung.

Pengumpulan data dalam penelitian ini akan menggunakan teknik observasi langsung, wawancara, dan studi literatur. Observasi merupakan unsur penting dalam penelitian kualitatif. Observasi bisa diartikan sebagai pengamatan dan per catatan secara sistematis terhadap gejala yang tampak pada obyek penelitian.

Teknik pengumpulan data menggunakan teknik pengumpulan data melalui wawancara dengan informan terkait topik penelitian. Wawancara diartikan sebagai cara yang digunakan untuk mendapatkan informasi dari responden dengan cara bertanya langsung secara bertatap muka. Namun seiring dengan perkembangan teknologi wawancara dapat saja dilakukan melalui

media komunikasi lain seperti telepon maupun internet.⁴

Untuk membantu kegiatan penelitian dan memperkuat analisis hasil penelitian ini, maka dalam penelitian ini juga didukung dengan literatur dalam mencari referensi terkait dan relevan dengan fenomena dan permasalahan yang akan diteliti. Data tersebut dapat dikumpulkan melalui bahan yang berbentuk dokumentasi, seperti arsip, hasil laporan, hasil survei, jurnal kegiatan, hasil kegiatan, arsip foto, surat, buku, otobiografi, dokumen, dan informasi dari media massa baik cetak maupun *online*.

Hasil dan Pembahasan

Kelurahan Manggarai terletak di Kecamatan Tebet, Kotamadya Jakarta Selatan, Provinsi DKI Jakarta. Kelurahan Manggarai memiliki luas wilayah 0,953 km² dengan populasi penduduk pada akhir 2018 sebesar 34.113 jiwa. Kelurahan Manggarai terdiri dari 12 RW dan 152 RT, dengan luas wilayah yang ada. Kelurahan Manggarai terletak di sebelah utara yang berbatasan dengan Kelurahan Kebon Manggis dan Kelurahan Pegangsaan, Jakarta Pusat, sebelah Timur berbatasan

⁴ Musta'in Mashud, *Metode Penelitian Sosial berbagai Alternatif Pendekatan* (Jakarta : Pranadamedia Press , 2015).

dengan Kelurahan Bukit Duri dan Kelurahan Kampung Melayu, di sebelah Selatan Berbatasan dengan Kelurahan Manggarai Selatan, dan disebelah Barat berbatasan dengan Kelurahan Pasar Manggis.⁵

Wilayah Manggarai di Jakarta sudah dikenal warga Batavia sejak abad ke-17. Awalnya merupakan tempat tinggal dan pasar budak asal Manggarai, Flores.⁶ Dalam kurun waktu berikutnya, wilayah yang termasuk dalam dalam *Gementee* (setingkat Kotamadya) Meester Cornelis ini berkembang menjadi sebuah kampung. Meskipun jalur kereta api Jakarta-Bogor sudah dibangun oleh perusahaan kereta api swasta *Nederlansch-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) sejak 1873, di Kampung Manggarai baru dibangun stasiun kereta api pada 1914 dan diresmikan pada 1 Mei 1918. Sebelumnya stasiun kereta api terdekat adalah Stasiun Boekitdoeri yang terletak sekitar 400 meter dari selatan Stasiun Manggarai.⁷

Kegiatan penataan stasiun manggarai masih perlu dilakukan karena Stasiun Manggarai sebagai simpul

transportasi berbasis rel akan dikembangkan sebagai titik pengembangan sebagai kawasan Transit Oriented Development (TOD) antara hunian, komersial dan transportasi di Jakarta, titik permulaan jalur *Double-Double Track* ke Cikarang untuk meningkatkan volume perjalanan kereta api, dan titik mula konektivitas dengan Bandara Internasional Soetta melalui akses kereta api Bandara.

Sejarah PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Daerah Operasi 1 Jakarta

Pada tanggal 25 Mei 1963, Pemerintah Republik Indonesia menerbitkan Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1963 untuk membentuk Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Selanjutnya, pada 15 September 1997, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 1971, PNKA diubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Dengan status sebagai Perusahaan Negara dan Perusahaan Jawatan, saat itu Perusahaan beroperasi melayani masyarakat dengan dana subsidi dari Pemerintah. Pengelolaan kereta api kembali memulai babak baru ketika PJKA

⁵ Badan Pusat Statistik Jakarta Selatan, "Kecamatan Tebet dalam Angka 2017". (Badan Pusat Statistik Jakarta Selatan, 2017), hlm. 26.

⁶ Rita Walaretina, "Stasiun Kereta Api Dulu, Kini dan Mendatang", PT.Kereta Api Indonesia

(PERSERO), 2015, dalam <https://heritage.kai.id/page/Stasiun%20Manggara> i, diakses pada 28 November 2018.

⁷ *Ibid.*

berubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1990. Sebagai perusahaan umum, Perumka memberikan pelayanan kepada masyarakat sekaligus meraih keuntungan dari produk dan jasa yang disediakan. Untuk jasa layanan penumpang, Perumka menawarkan tiga kelas layanan, yaitu kelas eksekutif, bisnis, dan ekonomi.⁸

PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam menjalankan kegiatan bisnis disetiap wilayahnya memiliki Sembilan Daerah Operasi (Daop) di Jawa dan empat Divisi Regional (Divre) di Sumatra. Dari kesembilan Daop dan keempat Divre tersebut adalah: Daop 1 Jakarta, Daop 2 Bandung, Daop 3 Cirebon, Daop 4 Semarang, Daop 5 Purwokerto, Daop 6 Yogyakarta, Daop 7 Madiun, Daop 8 Surabaya, Daop 9 Jember, Divre 1 Sumatera Utara, Divre 2 Sumatera Barat, Divre 3 Sumatera Selatan, Divre 4 Lampung.

Daerah operasional 1 Jakarta atau yang biasa disebut DAOP 1 Jakarta merupakan salah satu divisi dari PT Kereta Api Indonesia yang menangani wilayah atau daerah mulai Jakarta, Bogor, Depok,

Tangerang, Bekasi, hingga Karawang. Wilayah Daerah Operasi (DAOP) 1 Jakarta dari barat hingga timur meliputi jalur kereta api sepanjang stasiun Merak di Provinsi Banten hingga Stasiun Cikampek di Kabupaten Karawang Jawa Barat. Sedangkan dari utara ke selatan membentang dari stasiun Jakarta Kota hingga stasiun Sukabumi. Kantor Daerah Operasi 1 Jakarta saat ini terletak di Komplek Stasiun Cikini, Jalan Pegangsaan Timur No.15-16, RT.1/RW.1, Pegangsaan, Menteng, Kota Jakarta Pusat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 10310. Dalam *Company Profile* PT. Kereta Api (Persero) terbitan 2008, Daerah Operasi 1 Jakarta merupakan daerah operasi yang memiliki aset jalan rel terpanjang dibandingkan dengan Daerah Operasi lainnya di Jawa yaitu sepanjang 614, 19 kilometer.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP I Jakarta merupakan salah satu cabang perusahaan terluas dan memiliki dua manajemen yaitu Manajemen Daerah Operasi I Jakarta, Divisi Angkutan Perkotaan, bagian manajemen DAOP I yang berada di daerah atau divisi yang bertugas untuk mengelola dan menyelenggarakan angkutan kereta api di

⁸ Kereta Api Indonesia Persero, Annual Report 2017 PT. Kereta Api Indonesia (Persero). (PT. KAI. 2017), hlm. 76.

wilayah Jabodetabek dan sekitarnya, sementara divisi angkutan perkotaan bertugas dalam pengelolaan angkutan Commuter Line Jabodetabek.

Sejarah Kepemilikan Tanah PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 1 Jakarta

Sejarah kepemilikan tanah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi I Jakarta tidak dapat dilepaskan dari pembangunan jalur kereta api yang dibangun oleh perusahaan kereta api swasta *Nederlansch - Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) sejak 1873. Kemudian keberadaan stasiun Manggarai sendiri baru dibangun pada 1914 dan diresmikan pada 1 Mei 1918. Sewaktu masih dalam pengelolaan perusahaan kereta api swasta NISM (*Nederlansch-Indische Spoorweg Maatschappij*) stasiun Manggarai hanya menghubungkan Batavia (Jakarta) dengan Buitenzorg (Bogor). Namun setelah perusahaan kereta api pemerintah Belanda *StaatsSpoorwagen* (SS) membeli jalur seluruh jaringan rel kereta api di Batavia dan *Meester Cornelis* (Jatinegara) dari NISM pada 1913, *StaatsSpoorwagen*

(SS) mulai mengembangkan stasiun Manggarai dipersilangan lintas SS dan eks-NISM dapat melayani perjalanan kereta api ke Buitenzorg, Meester Cornelis (Jatinegara), Bandung/Surabaya, Tangerang, dan Serang. Pada awalnya sebelum SS melakukan pembangunan jalan kereta api, terlebih dahulu dilakukan penyerahan penguasaan tanah Negara oleh Pemerintah kepada SS. Penyerahan penguasaan tanah (*bestemming*) kepada SS dilakukan berdasarkan ordonasi yang dimuat dalam *staatslands Indie*. Pada setiap jalan kereta api, penyerahan penguasaan tanah kepada SS dimuat dalam *staatsblad* masing-masing. Berdasarkan *staatsblad-staatsblad* tersebut, maka tanah itu berada dibawah penguasaan (*in beheer*) SS.⁹

Sejak tanggal 1 Januari 1950, Secara *de Facto* semua aset VS (*Vereniging Van Nederlands Indische Spoor En Tramweg Maatschappijk*)¹⁰ telah diambil alih oleh DKA, Namun secara *de jure* belum menjadi kekayaan Negara aset DKA. Berdasarkan pengumuman Menteri Perhubungan Tenaga Kerja dan Pekerjaan Umum Nomor 2 Tahun 1950 tanggal 6 Januari 1950,

⁹ Rita Walaretina, "Stasiun Kereta Api Dulu, Kini dan Mendatang", PT.Kereta Api Indonesia (PERSERO), 2015, dalam <https://heritage.kai.id/page/Stasiun%20Manggarai>, diakses pada 28 November 2018.

¹⁰ Gabungan 12 Maskapai Kereta api dan tram seluruh Jawa dan Sumatera sebelum diserahkan seluruh asetnya kepada DKARI.

DKARI, SS dan VS digabung menjadi DKA dan asetnya sejak 1 Januari diambil oleh DKA. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 dan Nomor 1959 aset 12 perusahaan kereta api swasta Belanda yang tergabung dalam VS diserahkan penggelolaannya kepada DKA. Dengan demikian sejak berlakunya Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 dan Nomor 41 Tahun 1959, semua aset VS menjadi aset DKA yang sekarang menjadi aset PT Kereta Api Indonesia (Persero). Dengan demikian sejak berlakunya Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 dan 41 Tahun 1959, semua aset VS menjadi aset DKA yang sekarang menjadi aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

Tahun 1945 setelah Proklamasi Kemerdekaan berdirilah Negara Republik Indonesia, maka semua kekayaan Pemerintahan Hindia Belanda demi hukum (*Van Rechtswege*) otomatis menjadi kekayaan Negara Republik Indonesia. Sejak terbentuknya Djawatan Kereta Api Indonesia (DKARI) pada tanggal 28 September 1945, maka semua aset SS yang diuraikan dalam *grondkaart* otomatis menjadi aset DKARI. Berdasarkan pengumuman Menteri Perhubungan

Tenaga Kerja Dan Pekerjaan Umum Nomor 2 Tahun 1950 tanggal 6 Januari 1950 dibentuk Djawatan Kereta Api di bawah naungan Departemen Perhubungan Tenaga Kerja Dan Pekerjaan Umum, maka aset SS otomatis menjadi aset DKA, selanjutnya menjadi aset PNKA, PJKA, PERUMKA, dan sekarang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Pasal 2 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1953 diatur bahwa kecuali jika penguasaan atas tanah Negara dengan Undang-Undang atau Peraturan lain pada waktu berlakunya Peraturan Pemerintah ini sudah diserahkan kepada Kementrian, Jawatan atau daerah Swastantra, maka penguasaan tanah Negara ada pada Menteri Dalam Negeri.¹¹

Kekuatan Hukum *Grondkaart* milik PT. Kereta Api Indonesia

Grondkaart menguraikan dan menjelaskan secara konkrit batas-batas tanah yang sudah diserahkan kepada SS berdasarkan ordonansi yang dimuat dalam *Staatsblad* masing-masing. Tanah-tanah yang diuraikan dalam *grondkaart* tersebut statusnya adalah tanah negara, namun kualitasnya sudah menjadi tanah negara aset SS, sehingga terhadap tanah tersebut

¹¹ PT. Kereta Api (Persero), *Tanah Kereta Api Suatu Tinjauan Historis, Hukum Agraria/Pertanahan dan*

Hukum Perbendaharaan Negara, (Semarang: Seksi Hukum PT. Kereta Api (Persero), 2000), hlm. 31.

berlaku peraturan perundang-undangan perbendaharaan negara (*komtabel*).¹² SS tidak pernah diberikan surat tanda bukti hak atas tanah. 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 SS itu berfungsi sebagai petunjuk yang menjelaskan bahwa tanah yang diuraikan dalam *grondkaart* itu merupakan kekayaan negara, aset SS. 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 SS, sekarang PT. Kereta Api Indonesian berarti orang yang meminta itu tidak memahami azas hukum yang berlaku.¹³

Pada saat mulai berlakunya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA) tanggal 24 September 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 Pengelolaan dan Hak Pakai berlaku selama dipergunakan. Hak Pakai dan Hak Pengelolaan ini lahir setelah hak penguasaan atas tanah Negara didaftarkan ke Kantor Pendaftaran Tanah dan diterbitkan sertifikat Hak Pakai atau Hak Pengelolaan sebagai tanda bukti haknya.¹⁴

Menurut ketentuan hukum perbendaharaan negara, tanah aset PT. Kereta Api baik yang sudah bersertifikat maupun yang belum, tidak boleh dilepaskan kepada pihak ketiga jika tidak ada izin dari Menteri Keuangan terlebih dahulu. Walaupun tanah aset PT. Kereta Api 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.

¹² PT. Kereta Api (Persero), *Op.cit.*, hlm. 27.

¹³ *Ibid*, hlm. 30.

¹⁴ Urip Santoso, *Kewenangan Pemerintah Daerah Terhadap Hak Penguasaan Atas Tanah*, (Jurnal

Jurnal Dinamika Hukum Vol. 12 No. 1 Januari 2012), hlm. 191.

Sejarah Konflik Perebutan Lahan di RW 12 Kelurahan Manggarai, Jakarta Selatan Dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi I Jakarta

Rencana Induk Pereretaapian Nasional (Ripnas) 2030 sasaran pengembangan jaringan jalur kereta api di Pulau Jawa adalah optimalisasi jaringan eksisting dengan peningkatan, rehabilitasi, reaktivasi jalur non aktif serta peningkatan kapasitas lintas melalui pembangunan rel ganda dan shortcut.

Dalam rencana strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian tahun 2015-2019, pembvangunan infrastruktur perkeretaapian diarahkan pada proyek-proyek strategis yang mendukung pengembangan kawasan industri, kawasan ekonomi khusus, dan kawasan strategis. Diantara pembangunan tersebut adalah pembangunan *Double-Double Track* (DDT) dan elektrifikasi jalur Manggarai-Jatinegara-Bekasi-Cikarang.¹⁵

Konflik perebutan lahan di Manggarai terkait pembangunan proyek *Double Double Track* jika dirunut secara historis tercatat bahwa pasca proklamasi

kemerdekaan dan berdirinya Negara Kesatuan Republik Indonesia, maka semua kekayaan Pemerintah Hindia Belanda demi hukum (*van rechtswege*) otomatis menjadi kekayaan Negara Kesatuan Republik Indonesia termasuk aset perusahaan kereta api milik Belanda.¹⁶ Sejak dibentuknya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) pada tanggal 28 September 1945 maka semua aset *Staats Spoorwegen* dan perusahaan kereta api milik Belanda yang diuraikan dalam *grondkaart* (Peta Tanah) menjadi aset DKARI. Kemudian berdasarkan Pengumuman Menteri Perhubungan Tenaga Kerja dan Pekerjaan Umum Nomor 2 Tahun 1950 tanggal 6 Januari 1950, dibentuk Djawatan Kereta Api (DKA) yang berada di bawah Departemen Perhubungan, Tenaga Kerja dan Pekerjaan Umum sehingga aset *Staats Spoorwegen* dan berbagai perusahaan kereta api lain milik Pemerintah Penjajahan Belanda menjadi aset DKA, selanjutnya menjadi aset PNKA (Perusahaan Negara Kereta Api), PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api), PERUMKA (Perusahaan Umum Kereta

¹⁵ Ibid., hlm. 45.

¹⁶ Rizky Yulia Chandra, et.all. "Kekuatan Hukum Grondkaart Milik Pt. Kereta Api Indonesia (Studi Kasus Penguasaan Tanah Di Kelurahan Tanjung

Mas Kota Semarang". *Diponegoro Law Journal* Volume 6, Nomor 2, Tahun 2017 diakses melalui <https://media.neliti.com/media/publications/165314-ID-kekuatan-hukum-grondkaart-milik-pt-keret.pdf> diakses pada 7 Agustus 2018.

Api), dan kini bertransformasi menjadi aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero).¹⁷ PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki sertifikat hak pakai ex tanah perusahaan kereta api Belanda pasca nasionalisasi perusahaan pada tahun 1950. Berbekal sertifikat hak pakai (*Eigendom Verponding*) yang dikeluarkan oleh Djawatan Pertanahan Hindia Belanda pada tahun 1880, PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan pembangunan jalur Double-Double track.¹⁸

Rencana pemerintah untuk membangun jaringan kereta api dari pusat kota Jakarta ke Bandara Soekarno-Hatta merupakan salah satu usaha tindakan nyata dari tujuan, langkah strategis, maupun arahan umum dari kebijakan pengembangan sistem transportasi DKI Jakarta. Akan tetapi untuk mewujudkan kebijakan pengembangan sistem transportasi tersebut tidaklah mudah. Seperti terjadinya konflik lahan PT. Kereta Api Indonesia dengan warga Manggarai dalam pembebasan lahan yang di tempati warga Manggarai untuk pembangunan proyek *Double-Double Track*.

Konflik diawali oleh rencana pembangunan proyek PT. Kereta Api Indonesia yaitu pembuatan *Double-Double track* yang akan dibangun dari stasiun Manggarai Jakarta ke Serpong dan stasiun Manggarai ke Cikarang. Namun hingga awal proyek ini dimulai hanya di wilayah Manggarai yang masih ada masalah pembebasan lahan. Sebagian lahan milik Kereta Api tersebut masih dikuasai oleh warga maupun pensiunan PT. Kereta Api (Persero). Saat itu pemerintah telah menyiapkan anggaran untuk pembebasan lahan, namun saat itu ganti rugi urung dilakukan karena masih menunggu evaluasi aset oleh PT. Kereta Api (Persero).¹⁹

Berawal dari rencana pembangunan *Double-Double Track* (DDT) antara ruas Manggarai-Jatinegara-Bekasi-Cikarang dan pengembangan wilayah stasiun Manggarai menjadi stasiun sentral bagi Kereta Api Bandara, Kereta Api Jarak jauh dan Kereta Commuter, sebagai hasil tindak lanjut dari Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNAS) 2030, maka selaku operator moda kereta api,

¹⁷ *Ibid*, hlm. 6.

¹⁸ Azalia Ramadhani. "Sengketa Lahan Manggarai, PT KAI Tunjukkan Sertifikat Hak Pakai" diakses dalam <https://metro.tempo.co/read/870409/sengketa-lahan-manggarai-pt-kai-tunjukkan-sertifikat-hak-pakai>, diakses pada 27 Agustus 2018.

¹⁹ Syamsuri S. Suara Karya 23 Februari 2010. "Proyek Pembangunan Jaringan DDT Dimulai" diakses melalui : https://www.bappenas.go.id/files/6514/1826/9383/Paparan_Deputi_Sarpras.pdf diakses pada 14 Februari 2019.

PT. Kereta Api Indonesia Daop I Jakarta mulai melakukan pemberitahuan pengosongan dan penyerahan lahan yang sebelumnya telah ditempati warga. Pada tanggal 27 Oktober 2014, warga Manggarai RW 12 menerima surat pemberitahuan Senior Manager Perusahaan Asset PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. 1689/PNA.D.1/911/X/2014 yang berisi perintah pengosongan dan penyerahan tanah rumah dan bangunan selambat-lambatnya 7x24 jam sejak surat diterbitkan (27 Oktober 2014).²⁰ Tentu saja warga RW 12 Kelurahan Manggarai merasa keberatan dengan perintah pengosongan tersebut. Warga merasa dirugikan karena pembongkaran bangunan dan pengambilan lahan yang telah lama ditempati warga untuk proyek pembangunan *Double-Double Track* (DDT) dilakukan tanpa melalui eksekusi dari pengadilan. Warga RW 12 Kelurahan Manggarai berpendapat bahwa tanah yang mereka tempati saat ini bukan lagi hak PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi I Jakarta karena warga menganggap PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi I Jakarta telah lama

menelantarkan tanah tersebut. PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi I Jakarta juga bersikukuh bahwa tanah yang ditempati warga adalah tanah miliknya dan harus dipertahankan karena PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi I berpegang kepada *grondkaart* yang dibuat sejak zaman Kolonial Belanda.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan menertibkan permukiman di RW 12, Kelurahan Manggarai, Kecamatan Tebet, Jakarta Selatan, pada Rabu 26 Maret 2017. Akan tetapi warga Manggarai mengaku belum terima Surat Peringatan dari PT Kereta Api Indonesia (Persero). Akses masuk ke permukiman dihalangi dengan seng, kayu, tanaman, hingga ban. Laki-laki warga setempat berada barisan terdepan untuk menjaga akses masuk. Sementara para perempuan menggelar karpet di Jalan Sahardjo 1. Mereka mengenakan mukena dan bersalawat. Polisi yang berjaga tampak mengatur arus lalu lintas. Penertiban yang akan dilakukan PT Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan tindak lanjut dari surat peringatan ketiga (SP-3) yang telah dilayangkan pada 25 Maret 2017.²¹

²⁰ Putusan Pengadilan Tata Usaha Negara No: 11/G/2015/PTUN.Jkt.

²¹ Nursita Sari, "PT Kereta Api Tertibkan Pemukiman Warga Manggarai Jakarta Selatan Hari Ini" dalam

Pada tanggal 8 April 2018 suasana di RW 12 Kelurahan Manggarai, Tebet, Jakarta Selatan sempat tegang terkait rencana penggusuran hunian tersebut oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk pembangunan stasiun kereta Bandara Soekarno- Hatta. Warga yang terdampak proyek itu minta PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyediakan hunian baru ataupun ganti rugi yang layak. Sebagian warga bergadang untuk mengantisipasi serbuan aparat. Warga membuat posko darurat di depan pintu masuk di Jl Saharjo 1 untuk berjaga-jaga.²²

Sekitar ratusan warga Manggarai, mendatangi kantor Ombudsman pada hari Jumat, tanggal 7 April 2017.²³ Mereka meminta Ombudsman memediasi, agar ada transparansi administrasi ganti rugi untuk pembebasan lahan atas pembangunan kereta Bandara Soekarno-Hatta. Para warga menginginkan proyek yang digarap PT Kereta Api Indonesia (Persero) berjalan sesuai prosedur transparansi, dan masyarakat mendapat kompensasi yang adil. Namun

warga hanya diberitahukan akan dilakukan pembongkaran bangunan pada 9 April 2017, melalui surat edaran pada 5 April 2017, dengan uang ganti rugi Rp.200.000 per meter untuk bangunan semi permanen dan Rp250.000 untuk bangunan permanen.

Alasan warga menolak penggusuran dan pembongkaran karena warga RW 12 Kelurahan Manggarai telah mendiami rumah yang berdiri diatas tanah yang dikuasainya selama berpuluh-puluh tahun lamanya, dan selama menghuni rumahnya tersebut tidak ada gangguan dari siapapun. Tanah dan bangunan yang dikuasai dan ditempati oleh warga diperoleh secara turun temurun. Sementara alasan PT. Kereta Api Indonesia untuk tetap mempertahankan tanah aset miliknya dan berhak melakukan pembongkaran bangunan di atas tanah tersebut yaitu bahwa tanah tersebut adalah merupakan aset PT. Kereta Api Indonesia seperti tertuang dan dijelaskan dalam *Grondkaart*.

<https://megapolitan.kompas.com/read/2017/04/26/10030131/pt.kai.tertibkan.permukiman.warga.manggarai.jakarta.selatan.hari.ini> diakses pada tanggal 27 Agustus 2018.

²² Rachmi, "Warga Manggarai Bangun Posko Hadang Gusuran PT KAI", dalam <http://poskotanews.com/2017/04/10/warga->

[manggarai-bangun-posko-hadang-gusuran-pt-kai/](http://poskotanews.com/2017/04/10/warga-manggarai-bangun-posko-hadang-gusuran-pt-kai/) diakses pada 27 Agustus 2018.

²³ Tim Viva. "Ombudsman Akan Panggil PT KAI Soal Penggusuran di Manggarai", dalam <https://www.viva.co.id/berita/bisnis/902851-ombudsman-akan-panggil-pt-kai-soal-penggusuran-di-manggarai> diakses pada 07 Agustus 2018.

Analisis Faktor Penyebab Konflik Menggunakan Model SAT (Structural, Accelerator, Trigger)

Kasus konflik lahan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan warga RW 12 Kelurahan Manggarai Jakarta Selatan merupakan bentuk penolakan masyarakat atas penggusuran lahan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Konflik ini terjadi karena masyarakat menolak penggusuran dengan ganti rugi yang mereka anggap kurang layak. Adanya konflik kepemilikan antara warga yang menempati tanah negara secara turun temurun dan mendirikan bangunan di lokasi proyek Double-Double Track di sisi lain pihak Dirjen Perkeretaapian mengklaim hamparan tanah yang dimaksud merupakan aset sesuai sertifikat hak pakai Kereta Api Indonesia nomor 47 tahun 1998 atas nama PT. Kereta Api Indonesia.

Permasalahan konflik lahan adalah salah satu permasalahan yang sangat penting dan harus segera dituntaskan. Pengelolaan yang salah dan tidak sesuai dengan aturan dapat memicu terjadinya konflik. Berdasarkan fakta di lapangan, banyak sekali konflik agraria yang mengemuka di Indonesia. Salah satu

konflik tersebut adalah konflik lahan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan warga Manggarai Jakarta Selatan dimana konflik tersebut sudah beberapa tahun belum selesai. Danramil 01 Tebet melalui wawancara di Koramil 01 Tebet Jakarta Selatan mengatakan bahwa secara umum konflik lahan banyak terjadi di Jakarta Selatan, seperti di Menteng Dalam, Tebet dan sebagainya memang ada konflik lahan, akan tetapi yang belum selesai adalah Manggarai.²⁴ Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Didi Arsanto selaku staff Kelurahan Manggarai Jakarta Selatan menjelaskan bahwa konflik lahan yang terjadi karena adanya penggusuran rumah warga yang berdiri di atas lahan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang telah lama ditelantarkan oleh PT Kereta Api sejak zaman PT. KAI masih bernama PJKA.²⁵

Berdasarkan hasil penelitian yang berkaitan dengan konflik lahan PT. Kereta Api Indonesia dengan warga Manggrai di wilayah Daerah Operasional I Jakarta, terdapat beberapa hal yang menjadi faktor pendorong terjadinya eskalasi yaitu pembangunan proyek PT. Kereta Api Indonesia yaitu pembuatan Double-Double track yang akan dibangun dari

²⁴ Wawancara dengan Mayor Sutrisno selaku Danramil 01 Tebet Jakarta Selatan.

²⁵ Wawancara dengan Didi Arsanto selaku staff Kelurahan Manggarai Jakarta Selatan.

stasiun Manggarai Jakarta. Konflik lahan yang terjadi antara PT. Kereta Api Indonesia dengan warga Manggarai, pada mulanya konflik tersebut bersifat laten/tersembunyi dimana telah ada ketidaksesuaian sasaran antara dua pihak yaitu warga Manggarai yang menolak pengusuran dan PT Kereta Api Indonesia yang akan melakukan pembangunan proyek Double-Double track. Konflik dalam tahapan ini tidak terlihat secara jelas oleh pandangan umum namun gesekan dan ketegangan telah terjadi sehingga masing-masing pihak merasa perlu untuk menghindari kontak satu sama lain.

Konflik yang terjadi antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan warga RW 12 Kelurahan Manggarai Jakarta Selatan adalah karena tuntutan warga Manggarai mengenai ganti rugi yang diberikan oleh PT. Kereta Api Indonesia yang mereka anggap kurang layak dan sesuai. Berdasarkan kerangka dinamis pencegahan dan resolusi konflik, terdapat tiga elemen dalam faktor konflik, yaitu Structural, Accelerator, Trigger (SAT).²⁶ Analisis faktor SAT didasarkan pada indikator-indikator spesifik kondisi

struktural yang merupakan masalah mendasar berupa ketimpangan bidang ekonomi, sosial, dan politik yang telah berlangsung dalam rentang waktu yang lama dan terus menerus. Faktor akselerator merupakan segala hal yang dapat mempercepat atau meningkatkan konflik menjadi besar. Sedangkan trigger atau pemicu merupakan kejadian biasa yang dapat menjadi alasan terjadinya konflik. Analisis SAT (Structural, accelerator, trigger) digunakan untuk melihat masalah dasar, hal-hal yang memicu dan hal-hal yang membuat konflik membesar.²⁷

Faktor struktural dalam konflik merupakan masalah mendasar berupa ketimpangan yang telah berlangsung lama dan terus menerus. Berkaitan dengan kebijakan negara dan kebijakan global dalam akses dan kontrol terhadap sumber daya yang menyangkut kehidupan seperti adanya kebijakan pembangunan proyek Double-Double Track. Sementara faktor akselerator konflik adalah reaksi-reaksi yang muncul sebagai akibat dari terjadinya konflik, reaksi ini apabila dibiarkan akan terus menerus dan semakin mendalam. Akselerator adalah katalisator yang dapat

²⁶ Ichsan Malik, *Kerangka Dinamis Pencegahan dan Resolusi Konflik. Di dalam Panggabean, H. et.al , Revolusi Mental: Makna dan Realisasi*, (Jakarta:

Himpunan Psikologi Indonesia, 2015), hlm. 241-250.

²⁷ *Ibid.*,

menyebarkan konflik ke segala arah, dan dalam hal ini adalah TIM 9 dan PBHI selaku kuasa dari warga RW 12 Kelurahan Manggarai Jakarta Selatan karena mereka berkeberatan dan tidak bersedia hadir untuk mengikuti acara sosialisasi tentang lahan yang digunakan untuk keperluan Double-Double Track. Faktor trigger merupakan faktor pemicu dari konflik yang terjadi. Dalam konflik lahan PT. Kereta Api Indonesia dan Manggarai, pemicu konflik adalah terjadinya penggusuran, surat edaran pengosongan lahan, dan ganti rugi yang tidak sesuai menurut warga Manggarai. Ketiga elemen inilah yang dapat mendorong meningkatnya eskalasi konflik.

Semula konflik terjadi dalam eskalasi yang cukup rendah, namun dalam perkembangannya, eskalasi konflik semakin meningkat. Konflik tidak lagi bersifat tersembunyi. Konflik mulai terjadi secara terang-terangan dan muncul ke permukaan hingga mengganggu terciptanya kondisi damai yang ada di masyarakat. Glasl mengkategorisasikan eskalasi konflik dalam sembilan periode tahapan konflik yang dapat berubah setiap saat melalui tahap kegiatan,

intensitas, ketegangan hingga kekerasan dalam bentuk yang berbeda-beda.²⁸

Sesuai dengan tahapan eskalasi konflik Glasl, tahap pertama yang disebut dengan tahap *hardening* ditunjukkan dengan adanya ketidaksesuaian antara warga Manggarai dan PT.Kereta Api Indonesia terhadap penggusuran lahan dalam proyek pembangunan *Double-Double track*. Warga Manggarai tetap ingin menempati lahan tersebut karena ketidaksesuaian ganti rugi yang diberikan, sedangkan PT.Kereta Api Indonesia beranggapan bahwa lahan tersebut adalah aset PT.Kereta Api Indonesia dan sudah mengantongi izin sehingga memiliki hak untuk melakukan kegiatan pembangunan tersebut. Konflik yang terjadi dalam tahapan menjelaskan masing-masing pihak mulai ada kecurigaan akan adanya motif tersembunyi.

Eskalasi konflik meningkat ke tahap *debate and polemics*, ketika proses diskusi “lurus” mulai berkembang menjadi argumen taktis, maka konflik berkembang ke tahap *debate and polemics* yang dipicu oleh keluarnya Surat Walikota Administrasi Jakarta selatan dari pihak Kementerian Perkereta Apian Nomor UM.002/672/BTPWJB/X/2017 tanggal 9

²⁸ Friedrich Glasl, “Confronting conflict. Bristol : Hawthorn Press”, *International journal of conflict*

management, 1999. Volume. 8:2, 1997, hlm. 170-174.

Oktober 2017 Perihal Permohonan Pendataan dan Pengukuran Ulang Pengadaan Lahan Pembangunan *Double-Double track* di RW 12 Kelurahan Manggarai. Namun apabila kegiatan tersebut tidak dilakukan justru yang terjadi adalah prasangka sehingga timbul keinginan pihak warga untuk lebih menarik diri dari kontak langsung dengan pihak pemerintah maupun dengan pihak perusahaan. Tahapan ini juga memperlihatkan munculnya polarisasi yang terjadi dalam proses berpikir terhadap warga dan pihak perusahaan. Perusahaan berpandangan bahwa pihaknya berhak melakukan penggusuran di wilayah tersebut karena telah memiliki izin baik dari Gubernur maupun dari Kementerian Perhubungan. Sedangkan di warga sendiri polarisasi terjadi antara warga yang setuju dengan kegiatan pengosongan lahan dan masyarakat yang menolak pengosongan lahan tersebut. Warga yang dengan keras menolak pengosongan lahan beranggapan bahwa ganti rugi yang diberikan oleh PT.Kereta Api Indonesia tidak sesuai.

Peristiwa-peristiwa yang terjadi menyebabkan eskalasi konflik ke tahap

action not words. Tahapan ini berkaitan dengan kebutuhan untuk didengar. Ketika salah satu pihak merasa bahwa berbicara mulai tidak berguna, hal ini ditunjukkan dengan adanya aksi masyarakat yang mengirimkan surat pengaduan kepada Presiden Jokowi. Warga RW 12 Kelurahan Manggarai meminta perlindungan ke Presiden Jokowi dengan mengirimkan surat ke Presiden melalui Sekretariat Negara tertanggal 6 April atau sehari setelah ada surat penggusuran dari Kereta Api Indonesia.²⁹ “Kami meminta perlindungan kepada Komnas HAM dan Presiden Republik Indonesia. Kami orang kecil, lindungi kami,” kata Setiawati, salah satu warga. Tetapi, surat Jokowi akan dibalas paling lambat akhir April mendatang atau sepuluh hari kerja sejak diterima oleh Sekretariat Negara. Sebagian warga pun bersiap-siap menghadapi rencana penggusuran sejak akhir pekan lalu. Mereka mendirikan posko. Menjaganya secara bergantian. Ada makanan dan minuman. Dan pada Minggu 9 April, tak ada satu pun yang membongkar rumah mereka seperti yang diinginkan oleh PT. Kereta Api Indonesia.

²⁹ Anugerah Perkasa, “Rel Manggarai dan Sepotong Jalan Kenangan yang Bakal Hilang”, CNN Indonesia, 2017 dalam <http://206157/rel->

[manggarai-dan-sepotong-jalan-kenangan-yang-bakal-hilang/2](http://206157/rel-manggarai-dan-sepotong-jalan-kenangan-yang-bakal-hilang/2), diakses pada 29 November 2018.

Dalam hal ini, teori konflik melihat bahwa setiap individu atau kelompok yang merasa dirugikan akan melakukan berbagai cara untuk dapat memenuhi kebutuhannya dengan jalan menentang pihak-pihak lawan. Pertentangan ini dilakukan dengan berbagai cara, baik dengan melakukan aksi protes maupun dengan cara memberikan ancaman untuk melakukan tindakan-tindakan kekerasan terhadap lawan. Dalam konteks konflik lahan PT. Kereta Api Indonesia dengan warga RW 12 Kelurahan Manggarai Jakarta Selatan, pertentangan masyarakat ditunjukkan dengan melakukan aksi protes yang dilakukan di depan umum. Dikaitkan dengan tahapan eskalasi konflik Glasl maka konflik yang terjadi berada pada tahap *images and coalitions*. Dimana masing-masing kelompok bermanuver untuk memposisikan lawan dalam peran negatif dan akan mendorong penguatan peran ini.

Tahapan selanjutnya adalah *Strategies of threat* yang merupakan ancaman dan serangan balik. Konflik mulai terakselerasi dengan adanya ultimatum-ultimatum. Seperti yang terjadi pada konflik lahan antara PT. Kereta Api dengan

warga RW 12 Kelurahan Manggarai Jakarta Selatan, Warga Manggarai melakukan demonstrasi sebagai bentuk penolakan pengusuran oleh PT. Kereta Api Indonesia. Protes yang dilakukan oleh warga Manggarai dalam bentuk gerakan demonstrasi tersebut diterima oleh Ombudsman. Puluhan warga RW 12 Manggarai, Jakarta Selatan mendatangi kantor Ombudsman, Jakarta. Mereka mengadukan PT Kereta Api Indonesia yang tidak melibatkan warga terkait rencana pengusuran dalam proyek *Double-Double track* jurusan Manggarai-Bandara Soekarno Hatta.³⁰ Warga Manggarai kecewa dengan KAI yang tidak transparan perihal anggaran pelaksanaan, perizinan, *master plan*, AMDAL, serta penyusunan studi kelayakan biaya tanah secara keseluruhan dalam studi kelayakan. Mereka menyatakan perlu mengetahui hal itu karena bakal berdampak langsung pembangunan proyek *Double-Double track*.

Analisis terhadap eskalasi fenomena ini tidak meningkat ke tahap *Limited destructive blows yang berupa penyerangan*, dimana pihak lawan tidak lagi dilihat sebagai manusia dan mulai ada

³⁰ Bimo Wiwoho, "Warga Manggarai Mengadu ke Ombudsman soal Pengusuran KAI", CNN Indonesia, 2017 dalam <https://www.cnnindonesia.com/nasional/201704>

[07150913-20-205773/warga-manggarai-mengadu-ke-ombudsman-soal-pengusuran-kai](https://www.cnnindonesia.com/nasional/201704/07150913-20-205773/warga-manggarai-mengadu-ke-ombudsman-soal-pengusuran-kai), diakses pada 29 November 2018.

proses dehumanisasi, nilai-nilai (values) mulai bergeser. Hal tersebut karena Ombudsman mampu mencegah situasi konflik lebih memburuk melalui keputusan Komisioner Ombudsman Adrianus Meliala yang mengatakan akan segera menindaklanjuti aduan warga Manggarai. Ombudsman akan memanggil pihak PT. Kereta Api Indonesia untuk mengonfirmasi aduan warga Manggarai. Selain itu adanya pihak-pihak yang ikut turut serta menghambat eskalasi konflik yang lebih tinggi seperti Departemen Perhubungan Perkereta Apian, pihak Kecamatan Tebet, pihak Kelurahan Manggarai, Kapolsek Tebet, Danramil 0504 Tebet, Kasie OP Jakarta Selatan, Sudin Tata Bangunan Jakarta Selatan, LMK dan Ketua RW 12 yang membuat warga bersedia berdialog dengan pihak Kelurahan bersamaan dalam acara Reses ketiga Anggota DPRD Komisi A yang akan diadakan pada tanggal 1 November 2017 pukul 20.00 WIB bertempat di Kantor Sekretariat RW 12 Kelurahan Manggarai Jakarta Selatan. Dalam tahapan ini konflik rentan mengalami eskalasi menuju tahapan *Limited destructive blows*, namun jika dapat ditangani dengan serius maka kemungkinan konflik akan mengalami de-eskalasi juga cukup tinggi. Konflik yang berada pada tahapan *Strategies of threat*

cenderung lebih terbuka sehingga akan memicu munculnya aksi-aksi konfrontatif di depan umum dengan tujuan untuk menghimpun sumber daya dan kekuatan serta kemungkinan mencari sekutu dengan harapan meningkatkan konfrontasi. Oleh karena itu diperlukan adanya intervensi dari Pemerintah selaku pelaksana amanat peraturan perundangan dalam penanganan konflik di wilayahnya dalam proses mediasi.

Resolusi Konflik PT Kereta Api Indonesia (Persero) Dengan Warga RW 12 Kelurahan Manggarai Dalam Perebutan Lahan Di Daerah Operasi 1 Jakarta

Untuk bisa mengelola dan bahkan resolusi konflik maka fokus harus dilaksanakan pada analisa perilaku manusia dan lingkungannya. Maka dari itu diperlukan resolusi konflik untuk menyelesaikan masalah dengan mempertimbangkan kebutuhan setiap pihak yang berkonflik.

Dalam rangka pemanfaatan, pengamanan, penertiban dan pengelolaan aset milik PT Kereta Api Indonesia, PT Kereta Api Indonesia berupaya untuk menginventarisasi kembali aset PT Kereta Api Indonesia yang berupa tanah-tanah PT Kereta Api Indonesia untuk difungsikan kembali sebagai jalur kereta api dengan cara

melaksanakan sertifikasi tanah-tanah aset milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan tujuan sebagai pengamanan aset-aset Negara. Namun pada kenyataannya warga RW 12 Kelurahan Manggarai tidak menyetujui upaya pengosongan lahan yang sudah lama mereka tempati karena ganti rugi yang tidak sesuai.

Menurut Bapak Didi Arsanto selaku staff Kelurahan Manggarai Jakarta Selatan, Pemerintah selama ini turut berperan dalam menyelesaikan konflik melalui serangkaian upaya. Seperti adanya Surat kepada Walikota Administrasi Jakarta selatan dari pihak Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Nomor UM.002/672/BTPWJB/X/2017 tanggal 9 Oktober 2017 Perihal Permohonan Pendataan dan Pengukuran Ulang Pengadaan Lahan Pembangunan *Double-Double track* RW 12 Kelurahan Manggarai. Kemudian diadakan rapat koordinasi di tingkat Walikota Administrasi Jakarta Selatan.³¹

Adanya undangan rapat di Walikota Administrasi Jakarta Selatan pada hari selasa 17 Oktober 2017 yang membahas surat pihak Kementerian Perkereta Apian Nomor UM . 002 / 672 / BTPWJB / X / 2017

tanggal 9 Oktober 2017 Perihal Permohonan Pendataan dan Pengukuran Ulang Pengadaan Lahan Pembangunan *Double-Double track* RW 12 Kelurahan Manggarai. Dalam rapat tersebut pihak Dirjen Perkeretaapian menjelaskan adanya kegiatan pengembangan *Double-Double track* paket A proyek jalur kereta api bandara melewati kelurahan manggarai. Terkereta Api Indonesiat proyek tersebut, dibutuhkan lahan untuk kontruksi fisik yang melewati RT 001 dan RT 002/RW12 Kelurahan Manggarai. Sesuai hasil rapat di Walikota Administrasi Jakarta Selatan, pihak Kelurahan Manggarai diperintahkan untuk melakukan sosialisasi sekaligus mediasi yang melibatkan pihak Dirjen Perkeretaapian sebagai narasumber dengan warga yang terkena proyek. Berikut adalah kronologi rapat di Kelurahan Manggarai Jakarta Selatan:³²

a. Selanjutnya pada tanggal 20 Oktober 2017 pihak Kelurahan Manggarai sudah melaksanakan sosialisasi bersama pihak perkeretaapian sebagai narasumber kepada warga melalui organisasi kelembagaan di Kelurahan Manggarai (RT, RW, FKDM, dan LMK) yang terdampak proyek pembangunan *Double-Double track* jalur Bandara

³¹ Wawancara dengan Bapak Didi Arsanto selaku staff Kelurahan Manggarai Jakarta Selatan.

³² Hasil laporan Kelurahan Manggarai Jakarta Selatan 2017.

sebagaimana surat Dirjen Perkeretaapian dimaksud.

- b. Pada tanggal 27 Oktober 2017 pihak warga yang terkena proyek yang diwakili oleh TIM 9 dan Perhimpunan Bantuan Hukum dan HAM Indonesia (PBHI) selaku kuasa berkeberatan dan tidak bersedia mengikuti acara sosialisasi tersebut.
- c. Pada tanggal 1 November 2017 rapat dihadiri oleh Departemen Perhubungan Perkereta Apian selaku narasumber pihak Kecamatan Tebet, Kapolsek Tebet, Danramil 0504 Tebet, Kasie OP Jakarta Selatan, Sudin Tata Bangunan Jakarta Selatan, LMK dan Ketua RW 12 yang hasil rapat tersebut adalah memberitahukan warga bersedia berdialog dengan pihak Kelurahan bersamaan dalam acara Reses ketiga Anggota DPRD Komisi A yang akan diadakan pada tanggal 1 November 2017 pukul 20.00 WIB bertempat di Kantor Sekretariat RW 12 Kelurahan Manggarai.

Rapat bersama warga RW 12 dalam acara Reses ketiga Anggota DPRD Komisi A pada pukul 20.00 WIB dengan hasil sebagai berikut:

- a. Warga menjelaskan dan sekaligus mempertanyakan arah dan tujuan sosialisasi karena selama ini sejak tahun

2006 komunikasi pihak warga dengan Dirjen Perkeretaapian dan PT Kereta Api Indonesia sejauh ini *Deadlock*, dan sementara waktu sedang ditangani oleh DPR RI.

- b. TIM 9 dan PBHI selaku kuasa dari warga RT 001, 002, dan 003 minta dilibatkan dalam acara sosialisasi yang dimaksud karena merasa memiliki surat kuasa dari warga.
- c. Dalam acara serap aspirasi Reses Anggota DPRD Komisi A dimaksud terKereta Api Indonesia acara rencana sosialisasi warga RW 12 bersama Dirjen Perkeretaapian telah disepakati untuk acara Sosialisasi Pendataan dan Pengukuran Bangunan terKereta Api Indonesia pembangunan *Double-Double Track* di RW 12 akan dilaksanakan dengan jadwal waktu secepatnya ayang akan ditentukan bersama dengan melibatkan TIM 9 dan PBHI selaku kuasa warga.
- d. Pihak Kelurahan terKereta Api Indonesia sosialisasi dimaksud menjelaskan dalam hal ini adalah selaku pihak fasilitator, dan pihak Kementerian Perhubungan Dirjen Perkeretaapian selaku narasumber untuk membahas lebih detail terKereta Api Indonesia materi sosialisasi.

Selanjutnya diadakan rapat sosialisasi pada tanggal 17 November 2017 pukul 20.00 WIB bertempat di Sekretariat RW 12 Kelurahan Manggarai yang membahas hasil sosialisasi RT 001 dan RT 002 Rw 12 sehubungan dengan kebutuhan untuk proyek *Double-Double track* oleh Kementerian Perhubungan sebagai berikut:

- a. Rapat dihadiri oleh Camat Tebet, Danramil Tebet, Pihak Dirjen Perkeretaapian, Balai Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan, dan Lurah Manggarai bersama warga RT 001 dan RT 002 RW 12 Kelurahan Manggarai yang didampingi oleh TIM 9 dan PBHI selaku kuasa.
- b. Pihak Ditjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan menjabarkan:
 1. Adanya kegiatan pengerjaan fisik peningkatan kapasitas lintas dan share kereta api sepanjang koridor Manggarai-Cikarang melalui pembangunan *Double-Double Track*, yang sekaligus merupakan Proyek Strategis Nasional berdasarkan perubahan Desain Stasiun Manggarai dimana area lahan yang nantinya diperlukan sebagai area keluar masuk proyek direncanakan sebagai alternatif akses keluar

stasiun Manggarai yang lokasinya berada di RT 001 dan RT 002 RW 12 Kelurahan Manggarai.

2. Berkenaan dengan kebutuhan lahan di lokasi yang dimaksud setelah hasil konsultasi dengan Kementerian Agraria dan Tata Ruang/BPN Dirjen Pengadaan Tanah dan Instalasi terKereta Api Indonesia lainnya terhadap lokasi tanah yang terkena proyek yang saat ini di duduki warga agar dalam pembebasan lahannya melalui mekanisme penilaian bangunan milik warga oleh Pihak Jasa Penilai Independen (*Apraisal*).
3. Berkenaan dengan hal tersebut tujuan sosialisasi adalah untuk meminta agar warga berkenan bangunan /rumah yang ditempati warga dapat diukur secara bersama-sama untuk memperoleh luasan sebagai salah satu dasar untuk dapat dilakukannya penilaian oleh jasa penilai independen yang hasilnya kemudian akan disampaikan kepada warga pemilik bangunan sebagai tindak lanjut proses penggunaan lahan oleh Pimpro *Double-Double Track* terhadap bangunan milik warga yang berdiri di atas Hak Pakai Kereta Api Indonesia 47 milik PT Kereta Api Indonesia

4. Pihak warga yang menyampaikan selama ini belum ada kejelasan tentang status tanah yang saat ini ditempati oleh warga termasuk tentang planning kewilayahan Kereta Api Indonesia program jangka panjang proyek *Double-Double Track* khususnya di wilayah RW 12 Kelurahan Manggarai.
5. Warga meminta kepada pihak-pihak yang terkait dalam proyek *Double-Double Track* agar dalam sosialisasi selanjutnya mengikutsertakan TIM teknis yang dapat menjelaskan tentang status kepemilikan tanah milik PT. Kereta Api Indonesia berdasarkan Hak Pakai Kereta Api Indonesia 47 Tahun 1998 yang diklaim oleh warga sudah tidak berlaku, sementara jangka waktu warga menduduki lokasi tanah tersebut sejak turun temurun dan secara hukum pertanahan bisa mengajukan Hak Kepemilikan atas tanah negara.

Proses resolusi konflik perebutan lahan antara warga RW 12 Kelurahan Manggarai dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi I

Jakarta cenderung dilakukan melalui pendekatan proses dialog. PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi I Jakarta mengambil sikap dengan tidak terburu-buru untuk melakukan eksekusi atau penggusuran, namun terlebih dahulu melakukan evaluasi terkait aset yang dimiliki kemudian menyipakan bukti - bukti yang mendukung kepemilikan aset tanah di lingkungan RW 12 Kelurahan Manggarai. Alih-alih menggunakan kekuatan aparat sebagaimana dalam penertiban stasiun-stasiun KRL sekitar tahun 2011 hingga tahun 2014, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi I Jakarta lebih mengedepankan sikap persuasif, hal ini sama halnya sebagaimana yang diungkapkan oleh Mindes bahwa resolusi konflik merupakan kemampuan untuk menyelesaikan perbedaan dengan yang lainnya dan merupakan aspek penting dalam pembangunan sosial dan moral yang memerlukan keterampilan dan penilaian untuk bernegosiasi, kompromi serta mengembangkan rasa keadilan.³³

³³ Gayle Mindes, *Teaching Young Children Social Studies* (United States of America: Praeger Publishers, 2006), hlm. 24.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah peneliti lakukan, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa:

1. Konflik lahan antara PT. Kereta Api Indonesia dengan warga Manggarai Jakarta Selatan berawal dari penggusuran lahan PT. Kereta Api yang mereka tempati karena akan dibangun proyek *Double-Double Track*. Adanya sengketa kepemilikan antara warga yang menempati tanah negara secara turun-temurun dan mendirikan bangunan di lokasi tersebut, di sisi lain pihak Dirjen Perkeretaapian mengklaim hamparan tanah yang dimaksud merupakan aset sesuai sertifikat Hak Pakai Nomor 47 tahun 1998 atas nama PT. Kereta Api Indonesia. Oleh karena itu Pemerintah turut berperan dalam menyelesaikan konflik melalui serangkaian upaya. Seperti mengadakan sosialisasi sebelum melakukan penggusuran, mengadakan rapat, mediasi, melakukan negosiasi dan rekonsiliasi antara pihak PT. Kereta Api Indonesia dengan warga Manggarai.
2. Berdasarkan kerangka dinamis pencegahan dan resolusi konflik, terdapat tiga elemen dalam faktor konflik, yaitu Structural, Accelerator,

Trigger (SAT). Faktor struktural dalam konflik merupakan masalah mendasar berupa ketimpangan yang telah berlangsung lama dan terus menerus seperti adanya kebijakan pembangunan proyek *Double-Double Track*. Sementara faktor akselerator konflik adalah katalisator yang dapat menyebarkan konflik ke segala arah, dan dalam hal ini adalah TIM 9 dan PBHI selaku kuasa karena mereka berkeberatan dan tidak bersedia hadir untuk mengikuti acara sosialisasi tentang lahan yang digunakan untuk keperluan *Double-Double Track*. Faktor trigger merupakan faktor pemicu dari konflik yang terjadi. Dalam konflik lahan PT. Kereta Api Indonesia dan Manggarai, pemicu konflik adalah terjadinya penggusuran, surat edaran pengosongan lahan, dan ganti rugi yang tidak sesuai menurut warga Manggarai.

Saran/Rekomendasi

Sebagai akhir dari pembahasan ini maka peneliti mencoba memberikan saran yang sekiranya dapat memberikan manfaat bagi semua pihak yang terkait yaitu:

1. Masyarakat yang menguasai aset PT KAI (Persero) hendaknya mau

menerima solusi yang telah dibuat oleh pihak Pemerintah untuk mencapai penyelesaian yang *win-win solution*.

2. Pihak berkonflik hendaknya lebih bersikap komunikatif, saling memahami dalam bingkai perdamaian. Semua pihak mencegah, mengelola dan mentransformasi kelompok berkonflik terutama terletak pada Pemimpin ataupun Tokoh masyarakat. Diperlukannya transformasi konflik untuk mengatasi sumber konflik yg lebih luas dan berusaha mengubah kekuatan negatif menjadi kekuatan yg positif (damai), saling menumbuhkan kepercayaan, dan mengurangi dominasi agar bisa bersama – sama serta kerja sama membangun perdamaian.

Daftar Pustaka

Buku

- Badan Pusat Statistik Jakarta Selatan. 2017.” *Kecamatan Tebet dalam Angka 2017*”. Badan Pusat Statistik Jakarta Selatan.
- Mashud, Musta’in. 2015. *Metode Penelitian Sosial berbagai Alternatif Pendekatan*. Jakarta : Pranadamedia Press.
- Kereta Api Indonesia Persero. 2017. *Annual Report 2017 PT. Kereta Api Indonesia (Persero)*.
- Malik, Ichsan. 2015. *Kerangka Dinamis Pencegahan dan Resolusi Konflik*. Di

dalam Panggabean, H. et.al , *Revolusi Mental: Makna dan Realisasi*. Jakarta: Himpunan Psikologi Indonesia.

Hasil laporan Kelurahan Manggarai Jakarta Selatan 2017.

Jurnal

Chandra, Rizky Yulia et.all. “Kekuatan Hukum Grondkaart Milik Pt. Kereta Api Indonesia (Studi Kasus Penguasaan Tanah Di Kelurahan Tanjung Mas Kota Semarang””. *Diponegoro Law Journal* Volume 6, Nomor 2, Tahun 2017 diakses melalui <https://media.neliti.com/media/publications/165314-ID-kekuatan-hukum-grondkaart-milik-pt-kereta.pdf> pada 7 Agustus 2018.

Glasl, Friedrich. “*Confronting conflict*”. Bristol : Hawthorn Press”, *International journal of conflict management*, 1999. Volume. 8:2, 1997.

Mindes, Gayle. 2006. *Teaching Young Children Social Studies*. United States of America: Praeger Publishers, 2006.

Santoso, Urip. 2012. *Kewenangan Pemerintah Daerah Terhadap Hak Penguasaan Atas Tanah*, (Jurnal Jurnal Dinamika Hukum Vol. 12 No. 1 Januari 2012)

Website

Perkasa, Anugerah. “*Rel Manggarai dan Sepotong Jalan Kenangan yang Bakal Hilang*”, CNN Indonesia, 2017 dalam <http://206157/rel-manggarai-dan-sepotong-jalan-kenangan-yang-bakal-hilang/2>, pada 29 November 2018.

Ramadhani, Azalia. “*Sengketa Lahan Manggarai, PT KAI Tunjukkan Sertifikat Hak Pakai*” diakses dalam

<https://metro.tempo.co/read/870409/sengketa-lahan-manggarai-pt-kai-tunjukkan-sertifikat-hak-pakai>, pada 27 Agustus 2018.

Rachmi, “Warga Manggarai Bangun Posko Hadang Gusuran PT KAI”, dalam <http://poskotanews.com/2017/04/10/warga-manggarai-bangun-posko-hadang-gusuran-pt-kai/> pada 27 Agustus 2018.

Sari, Nursita. “PT Kereta Api Tertibkan Pemukiman Warga Manggarai Jakarta Selatan Hari Ini” dalam <https://megapolitan.kompas.com/read/2017/04/26/10030131/pt.kai.tertibkan.pemukiman.warga.manggarai.jakarta.selatan.hari.ini> pada tanggal 27 Agustus 2018.

Tim Viva. “Ombudsman Akan Panggil PT KAI Soal Penggusuran di Manggarai”, dalam

<https://www.viva.co.id/berita/bisnis/902851-ombudsman-akan-panggil-pt-kai-soal-penggusuran-di-manggarai> pada 07 Agustus 2018.

Walaretina, Rita. 2015 “Stasiun Kereta Api Dulu, Kini dan Mendatang”, PT.Kereta Api Indonesia (PERSERO), 2015, dalam <https://heritage.kai.id/page/Stasiun%20Manggarai>, pada 28 November 2018.

Wiwoho, Bimo. “Warga Manggarai Mengadu ke Ombudsman soal Penggusuran KAI”, CNN Indonesia, 2017 dalam

<https://www.cnnindonesia.com/nasional/20170407150913-20-205773/warga-manggarai-mengadu-ke-ombudsman-soal-penggusuran-kai>, pada 29 November 2018.