

PROBLEMATIKA DAN SOLUSI PADA PENGADAAN TANAH JALUR KERETA API BANDARA YOGYAKARTA INTERNASIONAL AIRPORT

Deo Enggartiasto

Setiowati

Rochmat Martanto

Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional

Abstract: The Yogyakarta International Airport Railway Project provides easier access for the public. The implementation of land acquisition for the YIA Airport Railroad has experienced obstacles, namely the length of time providing compensation to people who are entitled to LMAN financing. In addition, there is a problem with the proof of the right to compensation for the land parcels of the 2019 PTSL participants whose certificates were issued after the IPL. This study uses a qualitative method with a descriptive approach, data comes from several parties who are considered important and are directly involved in the land acquisition process. The results showed that the process of paying compensation through LMAN was considered quite long by the community. This is due to the existence of a review and verification process according to separate standard operating procedure outside of Law Number 2 of 2012. Regarding these problems, it is important that land acquisition regulations with LMAN funding be issued. In addition, the delivery of information related to land acquisition to the community is the most important part for the community to cooperate.

Keywords: Land Acquisition, LMAN, Review, Verification.

Intisari: Proyek Jalur Kereta Api Bandara Yogyakarta International Airport memberikan akses yang lebih mudah bagi masyarakat. Pelaksanaan pengadaan tanah Jalur Kereta Api Bandara YIA mengalami kendala yaitu lamanya pemberian uang ganti rugi terhadap masyarakat yang berhak pada pembiayaan LMAN. Selain itu terdapat permasalahan alas bukti hak untuk ganti rugi pada bidang tanah peserta PTSL 2019 yang sertipikatnya keluar setelah IPL. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif, data berasal dari beberapa pihak yang dianggap penting dan terlibat langsung pada proses pengadaan tanah. Hasil penelitian menunjukkan proses pembayaran uang ganti rugi melalui LMAN dianggap cukup lama oleh masyarakat. Hal ini disebabkan adanya proses review dan verifikasi sesuai SOP tersendiri di luar Undang- Undang Nomor 2 Tahun 2012. Terhadap permasalahan tersebut, penting kiranya diterbitkan peraturan pengadaan tanah dengan pendanaan LMAN. Selain itu penyampaian informasi terkait pengadaan tanah kepada masyarakat menjadi bagian terpenting agar masyarakat kooperatif.

Kata Kunci: Pengadaan Tanah, LMAN, Review, Verifikasi.

A. Pendahuluan

Pengadaan tanah merupakan suatu upaya dalam pemberian akses infrastruktur untuk suatu pembangunan di Indonesia. Hasil dari pengadaan tanah bertujuan untuk memberikan suatu manfaat bagi kehidupan masyarakat dan perkembangan daerah itu sendiri. Perkembangan daerah yang diharapkan dalam pengadaan tanah merupakan

langkah untuk merangsang perkembangan ekonomi di daerah tersebut. Menurut Maria S.W. Sumardjono (2008) dalam (Zaman 2016, 130), pengadaan tanah untuk kepentingan umum pada umumnya berkisar pada tiga permasalahan pokok yakni batasan/definisi kepentingan umum, mekanisme penaksiran harga tanah dan ganti kerugian, serta tata cara pengadaan tanah yang ditempuh.

Proyek Jalur Kereta Api Bandara Yogyakarta International Airport (YIA) merupakan salah satu dari sekian banyak pengadaan tanah yang ada di Daerah Istimewa Yogyakarta yang berada di Kabupaten Kulon Progo. Jalur Kereta Api Bandara YIA memberikan akses yang lebih mudah bagi masyarakat yang akan pergi ke bandara baru ini. Hal ini sesuai dengan pendapat Waskito & Arnowo (2017, 39) bahwa sistem jaringan prasarana dan sarana berfungsi sebagai pendukung kegiatan sosial ekonomi masyarakat yang secara hirarkis memiliki hubungan fungsional.

Lokasi pembangunan Jalur Kereta Api Bandara YIA terletak di Desa Glagah, Desa Kalidengen, Desa Kaligintung, dan Desa Kulur, Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo dengan luas 125.872,937 m². Proyek jalur kereta api bandara dimulai dari Stasiun Kedundang sampai Bandara YIA sepanjang 5 (lima) kilometer yang pendanaannya berasal dari Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN). Proses pembayaran uang ganti rugi melalui LMAN menjadi fokus khusus karena dianggap cukup lama, masyarakat menunggu kurang lebih 5 (lima) bulan dari musyawarah ke pembayaran uang ganti rugi. Selain itu alas bukti hak peserta PTSL 2019 yang belum terbit ketika Izin Penetapan Lokasi sudah keluar membuat masyarakat menjadi resah akan ganti kerugian dalam pengadaan tanah akan kecil.

Beberapa kajian serupa pernah dilakukan antara lain oleh Ahmad Supriadi (2016) yang mengkaji Pengaruh Informasi Pengadaan Tanah Jalur Kereta Api terhadap Pengetahuan, Sikap, dan Perilaku Pemilik Tanah di Kabupaten Barru. Penelitian tersebut menyatakan bahwa media komunikasi berkaitan erat dengan pikiran dan penalaran, sehingga khalayak yang semula tidak tahu menjadi tahu, yang semula tidak mengerti menjadi mengerti, dan yang semula bingung menjadi jelas. Sosialisasi dalam pelepasan tanah untuk pembangunan bagi kepentingan umum sebaiknya dilaksanakan dengan frekuensi yang lebih banyak dengan memanfaatkan semua media serta mengundang tokoh masyarakat dan anggota masyarakat yang terlibat dalam pelepasan tanah.

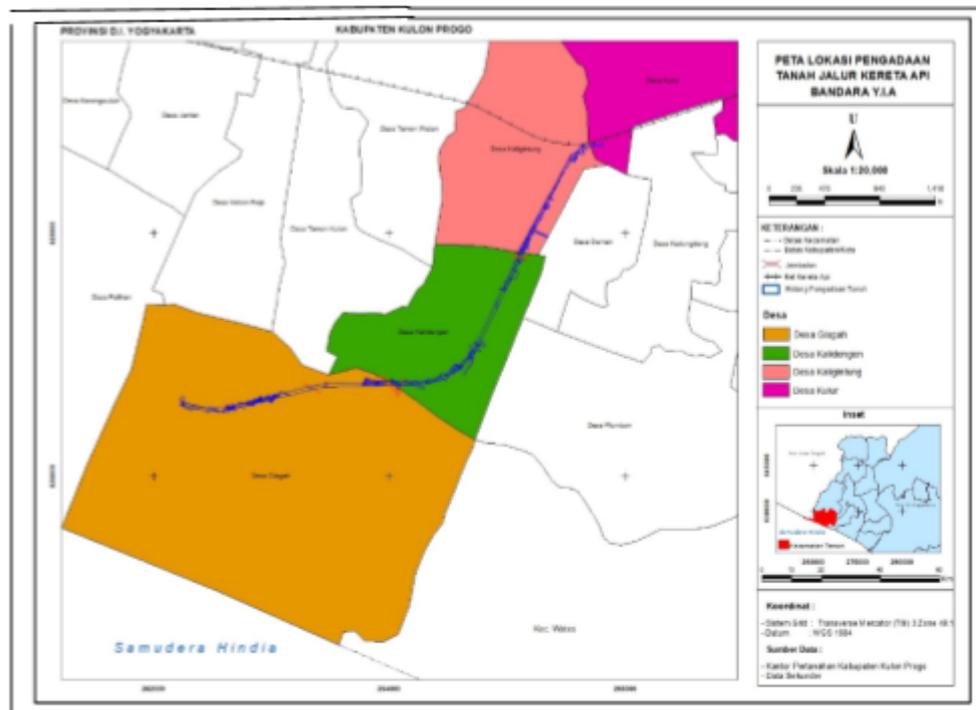
Kemudian penelitian tentang Tinjauan Yuridis Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Pembangunan Rel Kereta Api (Studi di Kecamatan Tanete Rilau, Kabupaten Barru) yang dilakukan oleh Risaldi, Heri Tahir, dan Muhammad Akbal (2017). Penelitian ini menyatakan bahwa faktor penghambat proses pengadaan tanah untuk pembangunan

rel kereta api Kecamatan Tanete Rilau Kabupaten Barru yaitu faktor internal dan eksternal. Faktor internal yaitu kelalaian yang dilakukan baik oleh instansi yang memerlukan tanah, tim persiapan maupun panitia pengadaan tanah dalam melaksanakan tugasnya serta ketidakjelasan aturan mengenai jumlah bentuk ganti kerugian. Faktor eksternal yaitu faktor yang berasal dari pihak yang berhak atau masyarakat, antara lain berbagai kondisi dan respon masyarakat yang berhak banyak menimbulkan penghambat.

Berdasarkan dari uraian di atas penelitian bertujuan mengkaji problematika yang muncul dalam pengadaan tanah Proyek Kereta Api Bandara YIA di Kabupaten Kulon Progo serta tawaran solusinya. Data penelitian dikumpulkan dengan observasi secara langsung di lapangan dan wawancara dengan para pihak yang terkait.

B. Lokasi Pelaksanaan Pengadaan Tanah Jalur Kereta Api Bandara YIA

Pengadaan tanah Jalur Kereta Api Bandara YIA terletak di Kabupaten Kulon Progo, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Jalur kereta api bandara ini akan menghubungkan Stasiun Kedundang menuju Stasiun Bandara YIA sepanjang 5 (lima) kilometer dengan luas 125.872,937 m² atau sekitar 12,8 Hektar dan melintasi 4 (empat) desa di Kecamatan Temon.



Gambar 1. Peta Lokasi Pengadaan Tanah Jalur Kereta Api Bandara YIA

Sumber: Hasil Pengolahan Data Sekunder oleh Peneliti, Mei 2020

C. Realisasi Tahap Pelaksanaan Pengadaan Tanah Jalur Kereta Api Bandara YIA

Pelaksanaan pengadaan tanah jalur kereta api Bandara YIA dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundangan yang ada. Setelah Gubernur DIY mengeluarkan surat keputusan tentang IPL, selanjutnya instansi yang memerlukan tanah mengajukan permohonan kepada Kantor Wilayah (Kanwil) Badan Pertanahan Nasional Provinsi DIY untuk menindak lanjuti ke tahap pelaksanaan pengadaan tanah. Kepala Kantor Wilayah Badan Pertanahan Nasional Provinsi DIY selaku Ketua Pelaksana Pengadaan Tanah membentuk keanggotaan yang melibatkan Kantor Pertanahan Kabupaten Progo, Pemerintah Provinsi DIY, dan Pemerintah Kabupaten Kulon Progo dengan dikeluarkan Surat Keputusan Kepala Kantor Wilayah Badan Pertanahan Nasional Provinsi D.I. Yogyakarta Nomor 797/SK-34.AT.02/ VII/2019 tanggal 8 Juli 2019. Ketua pelaksana pengadaan tanah juga membentuk satuan tugas (Satgas) pelaksana pengadaan tanah melalui Surat Keputusan Ketua Pelaksana Pengadaan Tanah Nomor: 30/KPTS-PPT/VII/2019 tanggal 9 Juli 2019. Satgas yang dibentuk bertugas untuk melakukan inventarisasi dan identifikasi, sesuai dengan Peraturan Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 5 Tahun 2012 Pasal 7 yaitu Satgas A yang membidangi data fisik penguasaan, pemilikan, penggunaan dan pemanfaatan tanah serta Satgas B yang membidangi data yuridis pihak yang berhak dan objek pengadaan tanah. Kegiatan orientasi dimulai dari desa Kulur, Desa Kaligintung, Desa Kalidengen dan Desa Glagah dengan didampingi oleh Kepala Desa dan Kepala Dusun sesuai dengan wilayah desa. Selanjutnya hasil dari inventarisasi dan identifikasi dituangkan dalam berita acara. Berikut contoh hasil inventarisasi dan identifikasi bidang tanah di Desa Glagah.

Tabel 1 Hasil Inventarisasi dan Identifikasi Bidang Tanah Desa Glagah

No.	Lokasi	Jumlah Bidang	Jumlah Pihak yang Berhak	Jumlah Lembar Peta
1.	Desa Glagah			
	a. Bidang dalam IPL	156 Bidang	207 Pihak	13 Lembar
	b. Bidang Tanah Sisa	44 Bidang		
2.	Desa Glagah			
	a. Bidang dalam IPL	130 Bidang	174 Pihak	13 Lembar
	b. Bidang Tanah Sisa	38 Bidang		
3.	Desa Glagah			
	a. Bidang dalam IPL	133 Bidang	201 Pihak	9 Lembar
	b. Bidang Tanah Sisa	56 Bidang		
4.	Desa Glagah			
	Bidang dam IPL	1 Bidang	1 Pihak	1 Lembar 7
	Jumlah	558 Bidang	583 Pihak	36 Lembar

Sumber: Hasil Pengolahan Data Sekunder oleh Peneliti, Mei 2020

Kegiatan penilaian dalam pengadaan tanah Jalur Kereta Api Bandara YIA dilaksanakan oleh 3 (tiga) pihak yaitu: Antonius Herutono Djasmanuddin Robby & Rekan (AHDR), Muttaqin Bambang Purwanto Rozak Uswatun & Rekan (MBPRU), serta PUNG'S Zulkarnain & Rekan. Penilaian besaran ganti rugi bidang tanah meliputi tanah, ruang atas tanah dan bawah tanah, bangunan, tanaman dan benda yang berkaitan dengan tanah dan kerugian lain yang dapat dinilai. Peta bidang dan daftar nominatif hasil inventarisasi dan identifikasi diberikan kepada tim appraisal sebagai bahan dasar penilaian. Nilai tanah pada hasil penilaian terendah Rp 1.100.000,00 (satu juta seratus ribu rupiah) per meter pada alas bukti hak Letter C sedangkan untuk sertipikat dari Rp 2.000.000,00 (dua juta rupiah) hingga Rp. 5.000.000,00 (lima juta rupiah) per meter. Nilai ini merupakan penilaian fisik bidang tanah dan apa yang ada di atas tanah saja. Prinsipnya jangan sampai kehidupan ekonomi pemilik tanah setelah dilakukan pembebasan kehidupannya semakin terpuruk dari sebelumnya (Sahnan 2015, 428). Penetapan nilai berdasarkan hasil tim appraisal bersifat final dan bernilai tunggal, masyarakat yang terkena pengadaan tanah tidak dapat menawar lagi atas besaran ganti rugi yang telah ditetapkan oleh tim appraisal. Penilai harus lebih teliti dalam pemberian nilai atas objek pengadaan tanah terlebih khusus untuk nilai kerugian non fisik yang dialami oleh pemegang hak atas tanah (Pessak 2017, 73).

Selama ini ada 3 konsep teoritis yang menjadi acuan kajian psikososial (Marsoem dkk 2015, 197-198):

1. Loss Aversion, Menurut Kahneman dan Tversky, konsep ini berkaitan dengan faktor kehilangan atau penyerahan hal oleh individu/kelompok yang cenderung merasakan kerugian atas kehilangan sesuatu yang selalu dianggap lebih besar dari keuntungan yang didapatnya.
2. Endowment Effect, Menurut Zhang dan Fishbach, konsep ini berkaitan dengan sikap individu/kelompok yang lazimnya meminta lebih besar ganti rugi untuk melepaskan apa yang menjadi haknya dari jumlah yang harus ia keluarkan sehingga hidupnya lebih layak (harga prospek).
3. Status quo bias, Menurut Samuelson dan Zeckhauser, para pemilik tanah akan menghadapi persoalan yang berkaitan dengan rasa nyaman dengan kondisinya sekarang ini, baik secara fisik-tata ruang, sosial, cultural, maupun psikologis. Apabila dalam proses pengadaan tanah dan ganti rugi menyebabkan rasa nyaman individu/kelompok, maka penilaiannya atas jual beli menjadi bias material (tidak hanya soal uang).

Sering kali nilai non fisik tidak dijadikan penilaian tambahan pada pengadaan tanah. Kerugian yang bersifat non fisik meliputi hilangnya pekerjaan, bidang usaha, sumber penghasilan, dan sumber pendapatan lain yang berdampak terhadap penurunan tingkat kesejahteraan seseorang (Sumardjono 2017, 103). Terkadang selama ganti kerugian dianggap besar bagi masyarakat namun masyarakat melupakan bahwa ada faktor non fisik untuk menunjang kehidupan setelah pengadaan tanah selesai.

D. Permasalahan Lamanya Proses Pembayaran Uang Ganti Kerugian Oleh LMAN

Pembiayaan uang ganti rugi pengadaan tanah Jalur Kereta Api Bandara YIA dikeluarkan melalui Kementerian Keuangan dalam hal ini di limpahkan kepada LMAN. Berbeda dengan pelaksanaan pengadaan tanah yang dibiayai dengan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) ataupun melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBD) yang mana setelah dilakukan pemberitahuan nilai tanah dan musyawarah penetapan ganti kerugian dapat langsung dilakukan pembayaran uang ganti rugi. Pembiayaan melalui LMAN harus melalui beberapa tahapan review dan verifikasi. Permasalahan yang muncul di masyarakat yaitu waktu pembayaran uang ganti kerugian yang dianggap cukup lama. Berdasarkan surat yang dikeluarkan oleh Kepala Desa Kalidengen Nomor 01/04/KALIDENGEN/2020 tanggal 22 April 2020 yang menyatakan proses pembayaran pembebasan lahan di Desa Kalidengen agar cepat dibayarkan. Pemilik lahan mengaku sudah menanti kurang lebih 5 (lima) bulan menunggu kejelasan kapan pembayaran akan dibayarkan. Selama masa tersebut masyarakat tidak diberikan keterangan apapun terkait waktu pemberian ganti kerugian pengadaan tanah.

Hal ini juga dibenarkan oleh Staf Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Wilayah Jawa Bagian Tengah, berdasarkan Pedoman Review Tata Kelola Proyek Strategis Nasional Nomor: PED-476//K//D1//2016 review adalah penelaahan ulang bukti-bukti suatu kegiatan untuk memastikan bahwa kegiatan tersebut telah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan, standar, rencana, atau norma yang telah ditetapkan. Review atas suatu kegiatan bertujuan untuk memberikan keyakinan terbatas bahwa suatu kegiatan telah diselenggarakan sesuai dengan ketentuan, standar, rencana, atau norma yang telah ditetapkan. Faktor penghambat pengadaan tanah ini baik dari BPKP dan LMAN yang memiliki SOP sendiri di luar Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012. Secara umum LMAN tidak mau memberikan ganti kerugian sebelum pihaknya melakukan pengecekan terhadap kelengkapan syarat-syarat pengadaan tanah.

BPKP sebagai lembaga pemerintah nonkementerian ikut serta dalam mengawasi pengadaan tanah yang dalam hal ini melakukan review dari tahapan pelaksanaan Pengadaan Tanah sampai dengan penetapan ganti kerugian pengadaan tanah (Pasal 27 PMK Nomor: 21/PMK.06/2017).

Setelah review dari BPKP selesai, Laporan Hasil Review (LHR) selanjutnya diserahkan kepada LMAN. Laporan hasil review dari BPKP akan dilakukan verifikasi dokumen (pengecekan kembali) oleh LMAN. Kebenaran dokumen akan mengakui oleh LMAN untuk dilakukan pembayaran apabila telah memenuhi persyaratan sebagaimana diatur dalam Pasal 45 ayat (4) Peraturan Menteri Keuangan Nomor 21/PMK.06/2017 tentang Tata Cara Pendanaan Pengadaan Tanah Bagi Proyek Strategis Nasional dan Pengelolaan Aset Hasil Pengadaan Tanah oleh Lembaga Manajemen Aset Negara.

Hasil dari Verifikasi LMAN berupa Surat Pembayaran yang nantinya akan disampaikan kepada Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) Pengadaan Tanah untuk selanjutnya dilakukan pembayaran uang ganti kerugian. Pejabat Pembuat Komitmen Pengadaan Tanah (Hasil wawancara) menyebutkan bahwa jangka waktu review BPKP 15 (lima belas) hari kerja dan jangka waktu verifikasi LMAN 10 (sepuluh) hari kerja, namun proses review dan verifikasi ini mengalami keterlambatan karena ada perubahan pola kerja Work From Home (WFH) sepenuhnya di BPKP dan LMAN dikarenakan pandemi Covid-19. Hampir sekitar 2 (bulan) Instansi yang memerlukan tanah menunggu surat persetujuan masih berlarut-larut. Hal ini dikarenakan tidak semua dokumen yang di review oleh BPKP akan Lolos diverifikasi dokumen LMAN. Berdasarkan uraian di atas faktor dari permasalahan muncul pada proses review dan verifikasi, ditambah lagi dengan adanya pandemi Covid-19. Padahal pada proses review dan verifikasi tidak ada dijelaskan pada Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 maupun turunannya.

E. Strategi Penyelesaian Permasalahan Lamanya Proses Pembayaran Uang Ganti Kerugian Oleh LMAN

Mekanisme dalam pembiayaan melalui LMAN berada diluar tahapan pelaksanaan pengadaan tanah. Pembiayaan Pengadaan Tanah LMAN perlu adanya Review BPKP dan verifikasi LMAN, hal ini bertujuan agar dalam melakukan pembebasan lahan untuk kepentingan umum dapat terkontrol dan lebih hati-hati. Mekanisme ini masih belum diatur baik dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 maupun turunannya. Baik BPKP dan LMAN memiliki Standar Operasional Prosedur (SOP) sendiri yang mengatur tentang review dan verifikasi.

Kepala Seksi Bina Pengadaan dan Penetapan Tanah Pemerintah Kantor Wilayah Badan Pertanahan Nasional DIY menyatakan bahwa Pemerintah Desa Kalidengen sempat melayangkan surat terkait lamanya pembayaran uang ganti kerugian. Berdasarkan Surat Kantor Wilayah BPN DIY Nomor 127/ PPT/V/2020 atas tanggapan surat Kepala Desa Kalidengen menyampaikan bahwa, menerangkan dokumen sedang dilakukan review oleh BPKP dan dokumen yang belum lengkap hasil review akan dikembalikan ke LMAN untuk dilengkapi kelengkapan dokumennya. Pengawasan diperlukan untuk mengetahui apakah pelaksanaan suatu kegiatan dalam organisasi sesuai dengan rencana dan tujuan yang telah digariskan atau ditetapkan (Murhani 2014, 1). Pengawasan dalam dokumen ini juga perlu memperhatikan kehati-hatian karena erat dengan ganti kerugian. Ketua Pelaksana Pengadaan Tanah menghimbau agar masyarakat Desa Kalidengen bersabar menunggu pemberian ganti kerugian setelah dokumen yang direview telah lolos serta mengingat kondisi di tengah pandemi Covid-19 sesuai dengan Surat Direktur Jenderal Pengadaan Tanah Kementerian ATR/BPN Nomor : BP.01.01/551-600/III/2020 tanggal 26 Maret 2020. LMAN secara prosedur tetap berhati-hati dalam memberikan ganti kerugian karenanya proses pengecekan dokumen harus benar-benar teliti. Di lain sisi hal ini juga memberikan koreksi kepada instansi yang memerlukan tanah dan BPN sebagai ujung tombak dari pengadaan tanah.

Menurut Pejabat Pembuat Komitmen Pengadaan Tanah jika pembiayaan melalui APBN/APBD 7 (tujuh) hari kerja setelah musyawarah dapat dilakukan pembayaran uang ganti rugi namun berbeda dengan pembiayaan LMAN yang memiliki tahapan-tahapan lain diluar dari tahapan pengadaan tanah itu sendiri. Sebagai gantinya baik instansi yang memerlukan tanah dan tim pelaksana pengadaan tanah harus memberikan pendekatan dan pengetahuan terhadap prosedur pembayaran uang ganti rugi melalui LMAN. Strategi melalui pendekatan diharapkan mampu meredam permasalahan yang muncul terkait dengan lamanya waktu pembayaran uang ganti kerugian. Pejabat Pembuat Komitmen Pengadaan Tanah (Hasil wawancara) mengungkapkan bahwa perlu ada 1 (satu) aturan yang melingkupi dari BPN, Instansi yang memerlukan tanah, BPKP dan LMAN. Belum adanya aturan review dan verifikasi pada Undang-Undang No. 2 Tahun 2012 dan turunannya menjadi multitafsir dalam pelaksanaannya sedangkan pengadaan tanah ini masuk pada Proyek Strategis Nasional (PSN). Koridor hukum LMAN sudah ada, Prosedur Operasi Standar dalam pelaksanaan pembayaran belum ada, sehingga pada saat LMAN melakukan pembayaran, pihak badan usaha melampirkan dokumen lengkap mulai dari pembayaran kepada pemilik lahan

sampai dengan review BPKP (Nobel dan Larasati 2017, 146). Metode pembayaran ini memang menjadi inovasi pembayaran pada pengadaan tanah namun perlu diperhatikan dalam percepatan pelaksanaannya juga karena pengadaan tanah Jalur Kereta Api Bandara YIA menjadi bagian dari PSN.

Apabila terdapat peraturan yang seragam maka permasalahan yang muncul dapat diminimalisir. Solusi dalam lamanya proses review dan verifikasi dapat berupa membuat 1 (satu) peraturan bersama yang mempercepat dalam suatu prosedur yang ada. Selain itu perlu ada standar baku terhadap dokumen yang direview oleh BPKP maupun dokumen yang diverifikasi oleh LMAN. (Limbong 2015, 220-221) menyatakan Identifikasi sejumlah persoalan yang ditemukan dalam proses pengadaan tanah selama ini, yaitu: proses pembebasan tanah yang alot; nilai ganti rugi yang tidak adil; perbedaan cara pandang terhadap tanah; sosialisasi kurang transparan; menafsirkan proses musyawarah; intimidasi dan penggunaan kekerasan; aturan yang tidak jelas; serta alas hak yang tidak jelas. Dari identifikasi tersebut terhadap point c dan point g menunjukkan bahwa antara BPKP dan LMAN masih belum mempunyai 1 (satu) pengertian terhadap pengadaan tanah dalam proyek strategis nasional. Fakta di atas menunjukkan dalam melakukan review dan verifikasi harus memberikan dokumen baku yang diharapkan BPKP dan LMAN. Dengan begitu Instansi yang memerlukan tanah akan lebih hati-hati sebelum menyerahkan dokumen untuk pembayaran ganti kerugian kepada LMAN.

F. Permasalahan Alat Bukti Hak Sebagai Pembayaran Ganti Kerugian Pada Peserta PTSL 2019

Pencabutan hak atas tanah adalah pengambilan tanah secara paksa oleh negara atas tanah milik seseorang yang mengakibatkan hak atas tanah itu menjadi hapus, tanpa yang bersangkutan melakukan pelanggaran atau kelalaian dalam memenuhi kewajiban hukumnya dengan pemberian ganti rugi atau sudah ada putusan pengadilan yang inkracht (Syah 2015, 3). Pelepasan hak dan penyerahan hak tidak jauh berbeda, pelepasan hak sendiri ditujukan untuk status kepemilikan Hak Guna Bangunan (HGB) dan Hak Guna Usaha (HGU) sedangkan penyerahan hak ditujukan untuk Hak Milik (HM). Menurut (Santoso 2009, 26) pelepasan atau penyerahan hak atas tanah ini tidak berakibat hak atas tanah berpindah dari pemegang haknya kepada instansi Pemerintah yang memerlukan tanah, melainkan hak atas tanah menjadi hapus dan tanahnya kembali menjadi tanah yang dikuasai langsung oleh Negara. Pemutusan hubungan hukum melalui penyerahan hak kepada negara melalui mekanisme pengadaan tanah Jalur Kereta Api Bandara YIA diberikan ganti kerugian berupa uang. Total penyerahan

hak yang berstatus hak milik paling besar dengan 359 bidang tanah yang terbagi di 4 (empat) desa. Penyerahan hak milik pada pengadaan tanah ini terdapat 2 (dua) jenis yaitu dari sertipikat hak milik perorangan non-PTSL dan setipikat hak milik PTSL tahun 2019. Apabila alas bukti hak sertipikat tersebut memang sudah ada sebelum IPL keluar makan masyarakat berhak atas ganti rugi melalui sertipikatnya. Namun pada peserta PTSL 2019 yang sertipikatnya belum terbit namun IPL pengadaan tanah sudah keluar maka digunakan alas hak yang lama atau Letter C.

Tabel 2. Status Kepemilikan Tanah Pengadaan Tanah Jalur Kereta Api Bandara YIA

No.	Status Kepemilikan Tanah	Bidang Tanah				Jumlah	
		Desa Glagah	Desa Kalide- ngen	Desa Kaligin- tung	Desa Kulur	Bidang	%
1.	Sertipikat Hak Milik	140	131	87	1	359	64,3
2.	Letter C	40	23	93	-	156	28
3.	Badan Hukum						
	a. Wakaf	-	-	3	-	3	0,5
	b. Pemerintah Desa	20	14	6	-	40	7,2
Jumlah		200	168	189	1	558	100

Sumber: Hasil Pengolahan Data Sekunder oleh Peneliti, Mei 2020

Berdasarkan Tabel 2, kepemilikan tanah yang berstatus hak milik lebih besar dari kepemilikan lainnya. Bukti kepemilikan tanah yang berupa sertipikat memang mempermudah dalam melakukan perbuatan hukum seperti pada pelaksanaan pengadaan tanah. Kepala Seksi Bina Pengadaan dan Penetapan Tanah Pemerintah Kantor Wilayah Badan Pertanahan Nasional DIY menyatakan faktor penghambat dalam pelaksanaan pengadaan tanah berkaitan pada proses pemberkasan dan objek yang terkena pengadaan tanah sebagian merupakan objek dari proyek PTSL 2019. Kendala yang dihadapi dalam identifikasi dan inventarisasi terkait pada bidang PTSL yang masuk dalam pengadaan tanah sempat terjadi keresahan di masyarakat. Secara umum apabila alas hak sertipikat yang diberikan dikeluarkan sebelum IPL dikeluarkan maka alas hak yang dipakai adalah alas hak sebelum sertipikat. Terdapat peserta PTSL tahun 2019 belum menerima sertipikat tetapi IPL sudah keluar sehingga alas bukti hak adalah letter

C. Nilai ganti kerugian berdasarkan alat bukti hak sertipikat memang lebih besar dari letter C. Terlebih ada beberapa bidang tanah PTSL 2019 memiliki ahli waris yang banyak yang menjadi permasalahan tersendiri. Hal ini muncul karena melihat pengalaman pada pengadaan tanah Bandara YIA dimana hampir semua diganti rugi dengan nilai berkali-kali lipat. Masalah dalam proses pengadaan tanah adalah adanya campur tangan pihak-pihak tertentu yang ingin mendapatkan keuntungan pribadi dengan memanas-manasi masyarakat untuk meminta harga yang sangat tinggi (Risaldi dkk 2017, 169). Kurangnya sosialisasi regulasi tentang pengadaan tanah kepada masyarakat, sehingga masyarakat tidak memahami ketentuan hukum (regulasi) tentang pengadaan tanah untuk pembangunan bagi kepentingan umum (Surono 2017, 399). Dari permasalahan diatas adanya informasi yang kurang dipahami oleh masyarakat, apabila tidak tahanan informasi yang ada di masyarakat ini tidak diatasi dapat membuat proses pengadaan tanah ikut terhambat.

G. Strategi Penyelesaian Permasalahan Alat Bukti Sebagai Pembayaran Ganti Kerugian Pada PTSL Tahun 2019

Terhadap objek pengadaan tanah yang masuk dalam proyek PTSL maka tim inventarisasi dan identifikasi harus lebih teliti terhadap tanggal penerbitan sertipikatnya apakah terbit sebelum IPL atau setelah IPL keluar. Perlu pendekatan khusus terhadap sertipikat PTSL yang terbit setelah IPL keluar. Kebijakan yang diambil Kantor Pertanahan Kabupaten Kulon Progo berupa memberikan pengertian terkait ganti kerugian pada masyarakat yang sertipikat PTSL nya keluar setelah IPL akan digunakan alas bukti hak yang lama sebagai dasar pengadaan tanah. Khususnya terhadap bidang tanah PTSL yang berupa warisan harus lebih jelas dalam pemberian informasi terhadap alas bukti hak guna ganti kerugian. Tujuan dari komunikasi bukan hanya sekedar memberitahu kepada komunikan agar menjadi tahu tentang sesuatu, tetapi lebih dari itu, setelah mengetahui informasi yang diterimanya (Supriadi 2016, 452). Pendekatan dilakukan langsung dari Kantor Pertanahan Kabupaten Kulon Progo bersama perangkat desa guna meminimalisir terjadinya kesalahpahaman terhadap ganti kerugian pengadaan tanah.

Terhadap seluruh proses pengadaan tanah yang objek tanahnya masuk dalam PTSL maka prosesnya juga menyesuaikan dengan PTSL. Kepala Seksi Bina Pengadaan dan Penetapan Tanah Pemerintah Kantor Wilayah Badan Pertanahan Nasional DIY menambahkan bila ada peserta PTSL objek yang berstatus letter C namun telah dilakukan pembagian waris sehingga subyek hak dalam pengadaan tanah menyesuaikan

dengan subyek hak yang ada di dalam waris. BPN Kabupaten Kulon Progo memberikan pendekatan terhadap masyarakat bahwa alas bukti hak yang dipakai dalam pengadaan tanah Jalur Kereta Api Bandara YIA merupakan alas bukti hak sebelum dikeluarkannya IPL. Sedangkan untuk sertipikat PTSL yang terbit setelah IPL namun telah dibayarkan dengan alas bukti hak letter C maka sertipikatnya akan dilakukan pemeliharaan data pertanahan yang nantinya akan dilepaskan haknya menjadi tanah negara. Menurut Effendy dalam Hardiansyah (2015) efek kognitif berkaitan erat dengan pikiran dan penalaran, sehingga khalayak yang semula tidak tahu menjadi tahu, yang semula tidak mengerti menjadi mengerti, dan yang semula bingung menjadi jelas. Berdasarkan dari penyelesaian yang dilakukan oleh Kantor Pertanahan Kabupaten Kulon Progo melakukan langkah pendekatan persuasif memang harus dilakukan secara cepat guna mencegah munculnya masalah lain terkait ketidakpahaman masyarakat.

H. Penutup

Problematika yang ditemui dalam pengadaan tanah Jalur Kereta Api Bandara YIA antara lain (1) adanya Peserta PTSL 2019 yang sertipikatnya terbit setelah IPL sempat bersikeras terhadap alas bukti hak untuk ganti kerugian menggunakan sertipikat program PTSL. Permasalahan utama tersebut berkaitan dengan nilai besaran ganti kerugian yang akan diterima oleh masyarakat; serta (2) ketidakjelasan informasi terkait pembayaran uang ganti kerugian yang didanai oleh LMAN. Terdapat proses dalam review dan verifikasi memiliki SOP tersendiri di luar ketentuan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 dimana dokumen yang lolos dari review belum tentu lolos verifikasi. Hal ini membuat proses ulang revisi dokumen untuk ganti kerugian.

Solusi yang ditawarkan dari permasalahan di atas antara lain: (1) melakukan pendekatan persuasif terhadap masyarakat berupa pemberian informasi-informasi penting terkait dengan pengadaan tanah dan PTSL; serta (2) adanya 1 (satu) aturan yang mengatur pengadaan tanah yang pendanaanya melalui LMAN baik terhadap waktu pelaksanaan dan mekanisme pelaksanaan pengadaan tanah.

DAFTAR PUSTAKA

Hardiansyah 2015, *Komunikasi pelayanan public*, Gava Media, Yogyakarta.

Limbong, B 2015, *Pengadaan tanah untuk pembangunan*, Margaretha Pustaka, Jakarta.

- Marsoem, S, Adi, W dan Manoppo, PG 2015, *Pedoman lengkap ganti untung pengadaan tanah*, Renebook, Jakarta.
- Murhani, U 2014, *Aspek hukum pengawasan pemerintah daerah*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Nobel, A dan Larasati, NP 2017, 'Inovasi pembiayaan tanah untuk proyek jalan tol yang termasuk dalam proyek strategis nasional dengan mempergunakan mekanisme dana talangan', *Jurnal HPJI*, vol. 3, no. 2, dilihat pada 26 Juli 2020, <http://journal.unpar.ac.id>.
- Passak, ROD 2017, 'Penerapan hukum standar ganti rugi pengadaan tanah untuk pembangunan demi kepentingan umum', *Lex Administratum*, Vol. V, No. 3. dilihat pada 26 Juli 2020, <http://ejournal.unsrat.ac.id>.
- Risaldi, Tahir, H dan Akbal, M 2017, 'Tinjauan yuridis pengadaan tanah untuk kepentingan pembangunan rel kereta api (Studi di Kecamatan Tanete Rilau, Kabupaten Barru)', *Jurnal Tomalebbi*, vol. iv, no. 4, dilihat pada 12 Februari 2020, <http://ojs.unm.ac.id>.
- Sahnan, Fathoni MY dan Salat M 2015, 'Penerapan prinsip keadilan dalam pembebasan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum', *Jurnal IUS*, vol III, no. 9, dilihat pada 26 Juli 2020, <http://jurnalius.ac.id>
- Santoso, U 2009, *Hukum pengadaan dan pendaftaran hak atas tanah*, Fakultas Hukum Universitas Airlangga, Surabaya.
- Sumardjono, MSW 2017, *Kebijakan pertanahan antara regulasi dan implementasi*, Grafika Merdi Yuana, Bogor.
- Surono, A 2017, 'Perlindungan hak korban pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol di Kabupaten Kendal', *Jurnal Penelitian Hukum*, vol.17, no. 4, dilihat pada 26 Juli 2020, <http://core.ac.uk>.
- Supriadi, A 2016, 'Pengaruh informasi pengadaan tanah jalur kereta api terhadap pengetahuan, sikap, dan perilaku pemilik tanah di Kabupaten Barru', *Jurnal Komunikasi KAREBA*, vol. 5 no. 2, dilihat pada 12 Februari 2020, <http://journal.unhas.ac.id>.
- Syah, MI 2015, *Pembebasan tanah untuk pembangunan kepentingan umum*, Permata Aksara, Jakarta.
- Waskito & Arnowo, H. 2017, *Pertanahan, agraria, dan tata ruang*, Kencana, Jakarta.
- Zaman, N 2016, *Politik hukum pengadaan tanah antara kepentingan umum dan perlindungan hak asasi manusia*, Refika Aditama, Bandung.

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum.

Peraturan Menteri Keuangan Nomor 21/PMK.06/2017 tentang Tata Cara Pendanaan Pengadaan Tanah Bagi Proyek Strategis Nasional Dan Pengelolaan Aset Hasil Pengadaan Tanah Oleh Lembaga Manajemen Aset Negara.

Peraturan Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 5 Tahun 2012 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Pengadaan Tanah.