

**PENYELESAIAN SENGKETA DAN LEGALISASI KEPEMILIKAN
TANAH EKS PT KERETA API INDONESIA BERDASARKAN TEORI
KEADILAN JOHN RAWLS
*SETTLEMENT OF DISPUTES AND LEGALIZATION OF OWNERSHIP
OVER FORMER PT KERETA API INDONESIA LAND BASED ON JOHN
RAWLS' THEORY OF JUSTICE***

Nugraha Inggal Prasasti, Itok Dwi Kurniawan dan Anita Zulfiani

Magister Kenotariatan, Fakultas Hukum, Universitas Sebelas Maret

Korespondensi Penulis : nugrahainggal@student.uns.ac.id

Citation Structure Recommendation :

Prasasti, Nugraha Inggal, Itok Dwi Kurniawan dan Anita Zulfiani. *Penyelesaian Sengketa dan Legalisasi Kepemilikan Tanah Eks PT Kereta Api Indonesia Berdasarkan Teori Keadilan John Rawls*. Rewang Rencang : Jurnal Hukum Lex Generalis. Vol.6. No.9 (2025).

ABSTRAK

Penelitian ini mengkaji penyelesaian sengketa dan proses legalisasi tanah eks jalur kereta api yang ditempati warga di Desa Sumberharjo, Wonogiri. Fokus kajian terletak pada ketegangan antara kepastian hukum aset negara yang dikuasai PT KAI dan tuntutan keadilan sosial bagi warga yang telah menempati lahan selama puluhan tahun. Pendekatan yang digunakan bersifat yuridis-empiris dengan metode deskriptif kualitatif melalui wawancara mendalam dengan pejabat BPN, perwakilan PT KAI, pemerintah desa, dan warga. Hasil penelitian menyoroti tumpang tindih penguasaan fisik dan kepemilikan hukum, pentingnya mediasi antar pihak, serta kebutuhan menyeimbangkan kepastian hukum dan keadilan substantif berdasarkan teori Justice as Fairness John Rawls.

Kata Kunci: Sengketa Tanah, Keadilan Sosial dan PT Kereta Api Indonesia

ABSTRACT

This study examines the resolution and legalization of former railway land occupied by residents in Sumberharjo Village, Wonogiri. The research highlights the tension between legal certainty in managing state assets by PT KAI and social justice claims of communities who have lived on the land for decades. A juridical-empirical, qualitative descriptive approach is applied through in-depth interviews with BPN officials, PT KAI representatives, village authorities, and residents. Findings underline overlapping physical occupation and legal ownership, the central role of mediation among stakeholders, and the need to balance legal certainty with substantive justice using John Rawls' Justice as Fairness.

Keywords: Land Dispute, Social Justice dan PT Kereta Api Indonesia

A. PENDAHULUAN

Tanah berperan fundamental dalam kehidupan manusia, mengingat hampir setiap aktivitas individu, kelompok masyarakat, badan hukum, hingga aktivitas pemerintah selalu berkaitan dengan penggunaan tanah. Oleh sebab itu, eksistensi dan kesejahteraan manusia sangat bergantung pada tanah. Kebutuhan manusia terhadap tanah bersifat dasar serta esensial. Fakta historis memperlihatkan bahwa kelangsungan hidup manusia, baik secara individu maupun sebagai bagian dari masyarakat, senantiasa bergantung pada tanah melalui interaksi dan pemanfaatan sumber daya yang terdapat di permukaan maupun di dalamnya. Tanah bagi manusia dianggap sebagai aset yang permanen karena mampu memberikan jaminan dan kestabilan untuk kebutuhan masa depan.¹

Bangsa Indonesia meyakini bahwa tanah di wilayah Indonesia, yang secara geografis memiliki posisi strategis sebagai negara kepulauan dengan berbagai keragaman ekosistem, merupakan anugerah Tuhan Yang Maha Esa. Anugerah harus dijaga, dilestarikan, dan dikelola secara optimal demi mewujudkan kemakmuran sebesar-besarnya bagi seluruh rakyat. Perkembangan dalam bidang ilmu pengetahuan dan teknologi berdampak signifikan terhadap hubungan antara manusia dengan tanah, yang kini memerlukan penataan dan pengaturan lebih rinci. Penataan khususnya berkaitan dengan aspek penguasaan, alokasi pemanfaatan, penggunaan lahan, persediaan, serta pemeliharannya.²

Menurut Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA), tanah sebagai bagian dari permukaan bumi dan tubuh bumi memiliki peran krusial bagi bangsa Indonesia mencapai tujuan pembangunan nasional untuk kesejahteraan masyarakat. Kemajuan pembangunan, meningkatnya jumlah penduduk, serta derasnya pengaruh globalisasi semakin memperkuat urgensi pengelolaan pertanahan yang berimplikasi luas pada bidang politik, ekonomi, sosial dan pertahanan keamanan. Oleh sebab itu, pengelolaan pertanahan membutuhkan pendekatan yang bijaksana serta penuh kehati-hatian.³

¹ Boedi Harsono, *Hukum Agraria Indonesia: Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya*, Djambatan, Jakarta, 2005, p.26.

² Urip Santoso, *Pendaftaran dan Peralihan Hak atas Tanah*, Prenada Media Group, Jakarta, 2010, p.47.

³ Maria S.W. Sumardjono, *Hak Pengelolaan: Perkembangan, Regulasi dan Implementasinya*, *Mimbar Hukum*, Fakultas Hukum UGM, Vol.25, No.1 (Februari 2013), p.1–17.

Pengaturan hukum mengenai pertanahan di Indonesia secara yuridis dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria, yang merupakan implementasi dari ketentuan Pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945.^{4,5} Undang-Undang Pokok Agraria dirumuskan berdasarkan prinsip-prinsip Pancasila sebagai dasar filosofis, yang sekaligus menjadi dasar hukum khusus dalam bidang agraria, diwujudkan dalam berbagai ketentuan dalam pasal-pasal nya.

Undang-Undang Pokok Agraria secara prinsipil mencerminkan nilai-nilai, karakter, serta semangat kerakyatan yang selaras dengan Pancasila dan dimaksudkan untuk mewujudkan keadilan sosial di bidang pertanahan bagi seluruh rakyat Indonesia. Dalam periode Orde Baru, implementasi Undang-Undang Pokok Agraria selama tiga dekade mengalami pergeseran akibat dominannya pengaruh liberalisasi yang berkembang seiring globalisasi. Pada era globalisasi saat ini, tanah cenderung dianggap sebagai komoditas dan lebih dimanfaatkan untuk kepentingan investasi berskala besar.⁶ Akibatnya, fungsi sosial tanah serta peran pentingnya sebagai sarana meningkatkan kesejahteraan rakyat menjadi terabaikan, menimbulkan ketidakadilan terutama bagi masyarakat ekonomi lemah dalam hal penguasaan, penggunaan dan pemanfaatan tanah.

Pemanfaatan tanah harus memperhatikan tanggung jawab sosial yang melekat pada setiap bidang tanah. Perlu ada perhatian serius terhadap kelestarian dan peningkatan kualitas tanah agar tidak mengalami kerusakan atau penurunan fungsi. Sesuai ketentuan dalam Pasal 15 Undang-Undang Pokok Agraria, kewajiban untuk menjaga kondisi tanah tidak hanya menjadi tanggung jawab pemilik atau pemegang hak, melainkan juga individu, badan hukum, atau lembaga yang memiliki keterkaitan hukum dengan tanah. Ketentuan memberikan perlindungan tambahan bagi kelompok masyarakat ekonomi lemah. Pemeliharaan tanah disesuaikan dengan kebiasaan masyarakat setempat dan mengacu pada arahan teknis dari lembaga pertanahan maupun sektor terkait.⁷

⁴ Indonesia, *Undang-Undang tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria*, UU No.5 Tahun 1960, LN Tahun 1960 No.104, TLN No.2043.

⁵ Indonesia, *Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*.

⁶ Dixon Sanjaya dan Benny Djaja, *Pengaturan Bank Tanah dalam Undang-Undang Cipta Kerja dan Implikasi Keberadaan Bank Tanah Terhadap Hukum Pertanahan di Indonesia*, Jurnal Muara Ilmu Sosial, Humaniora dan Seni, Vol.5, No.2 (2021), p.462–474.

⁷ Fareta Angelica Ichwana P. dkk., *Efektivitas Program Redistribusi Tanah Bekas Perkebunan dalam Kerangka Reforma Agraria Indonesia*, Kertha Semaya, Vol.12, No.9 (2024).

Pengelolaan tanah yang tidak optimal dapat memunculkan risiko penguasaan secara tidak sah oleh pihak lain. Banyak kasus terjadi ketika tanah yang dibiarkan kosong dalam jangka waktu lama kemudian ditempati oleh masyarakat tanpa izin.⁸ Situasi ini menimbulkan permasalahan hukum karena bertentangan dengan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang (Perpu) No.51 Tahun 1960 Larangan Pemakaian Tanah Tanpa Izin yang Berhak atau Kuasanya. Pemanfaatan tanpa hak sah pada dasarnya merupakan pelanggaran dan dapat dikenai sanksi pidana.⁹ Kendati demikian, tidak seluruh pelanggaran diproses melalui mekanisme hukum. Penyelesaian lebih lanjut sering kali mempertimbangkan aspek sosial, rencana pemanfaatan tanah dan kebutuhan masyarakat yang telah mendiaminya.¹⁰

Karakteristik wilayah yang berbeda memerlukan pendekatan yang sesuai dengan kondisi lokal. Kebijakan penanganan persoalan pertanahan sering kali dilimpahkan kepada pemerintah daerah agar solusi yang diambil mencerminkan situasi nyata di lapangan. Sengketa penguasaan tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang telah digunakan masyarakat, proses penyelesaian diawali dengan musyawarah antara semua pihak yang terlibat. Langkah ini menjadi dasar untuk meredakan konflik dan mencari jalan tengah tanpa harus mengedepankan tindakan pemaksaan.¹¹

Pertumbuhan penduduk yang pesat dan percepatan pembangunan turut meningkatkan kebutuhan terhadap tanah. Kondisi ini menyebabkan semakin tingginya nilai tanah dan menciptakan ketimpangan dalam penguasaan. Kebutuhan akan tanah terus meningkat, namun ketersediaan lahan tidak mengalami perluasan yang seimbang.¹² Sengketa agraria yang terus meningkat baik dari segi jumlah maupun kompleksitasnya, kerap dipicu oleh ketimpangan sebagai faktor dominan.

⁸ Ita Dwilestari, *Pemanfaatan Tanah Milik Negara Perspektif Ihya' Al-Mawat*, Rayah Al-Islam, Vol.8, No.3 (November 2024), p.1644–57.

⁹ Indonesia, *Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang tentang Larangan Pemakaian Tanah Tanpa Izin yang Berhak atau Kuasanya*, PP No.51 Tahun 1960, LN Tahun 1960 No.158, TLN No.2106.

¹⁰ Alifa Nadya dan Deddy Hernawan, *Analisis Yuridis Penguasaan Tanah Terlantar Ex Hak Guna Usaha oleh Masyarakat Desa Kasomalang*, Litigasi, Vol.25, No.1 (2024), p.124–42.

¹¹ Fatimah, *Reforma Agraria dalam Konteks Peningkatan Akses Kaum Tani Miskin terhadap Penguasaan Tanah di Indonesia*, Samudera Keadilan Vol.10, No.2 (2015), p.191–203.

¹² Roni, dkk., *Sanksi Hukum Pelaku Menguasai Tanah Milik Orang Lain Tanpa Izin Berdasarkan Undang-Undang Nomor 51 Prt Tahun 1960 Tentang Larangan Pemakaian Tanah Tanpa Izin yang Berhak atau Kekuasaannya*, Consensus, Vol.1, No.2 (2022), p.2962–2395.

Konflik terkait penguasaan dan klaim atas tanah tidak hanya melibatkan individu, tetapi juga badan hukum dan instansi pemerintah. Tugas memberikan kejelasan hukum dalam urusan pertanahan berada pada lembaga yang berwenang dalam urusan pertanahan nasional. Penanganan terhadap konflik ini dilakukan dengan pemetaan objek, peninjauan legalitas subjek, serta pencocokan data administratif dan fisik.¹³ Keberhasilan penyelesaian bergantung pada keakuratan data serta kejelasan status hukum tanah.

Harapan masyarakat terhadap lembaga pertanahan sangat tinggi, khususnya dalam menangani sengketa yang telah berlangsung lama. Efisiensi dan ketepatan penyelesaian menjadi penentu utama dalam membangun kepercayaan publik. Pendekatan yang diterapkan tidak cukup hanya melalui aspek hukum formal, namun juga memperhitungkan kondisi sosial ekonomi masyarakat yang terdampak. Banyak warga menggantungkan kehidupan pada lahan yang disengketakan sehingga perlu solusi yang tetap menjaga kelangsungan hidup mereka.

Keputusan dalam konflik agraria harus menimbang keseimbangan antara kepentingan negara dan hak atas kehidupan masyarakat. Aset negara yang tidak digunakan, seperti tanah bekas jalur kereta api, sering kali menjadi titik konflik yang sensitif.¹⁴ Penyelesaian masalah harus mempertimbangkan kepastian hukum, keadilan sosial dan keberlanjutan penggunaan tanah. Peran negara tidak hanya memastikan kepatuhan hukum, tetapi juga melindungi hak dasar masyarakat dalam memperoleh tempat tinggal dan sumber penghidupan.¹⁵

Tanah di sepanjang jalur kereta api Purwosari–Baturetno yang terletak di Kabupaten Wonogiri ialah bagian dari aset negara yang ada di bawah pengelolaan PT Kereta Api Indonesia (Persero). Jalur ini dulunya termasuk infrastruktur strategis, akan tetapi kini tidak lagi digunakan untuk operasional kereta api.

¹³ Yustisia Setiarini Simarmata, *Kedudukan Hukum Pihak yang Menguasai Objek Hak atas Tanah Terkait Proses Peralihan Hak yang Belum Sempurna*, Indonesian Notary, Vol.3, No.2 (Mei 2021), p.1–17.

¹⁴ M. Naufal Ivanda dan M. Yusron MZ, *Tinjauan Yuridis terhadap Perlindungan Hukum bagi para Pihak Penyewa dengan PT. KAI Semarang Sesuai Putusan PN Semarang Nomor 27/PDT.G/2016/PN.Smg*, Hukum Bisnis, Vol.8, No.1 (April 2024), p.1250–59.

¹⁵ Martinus Ananta Resie, *Analisis Dinamika Konflik Agraria BPN dan PT. KAI, Pemerintah Daerah Kota Semarang dengan Masyarakat Kebonharjo* Martinus Ananta Resie (14010117130066), Journal of Politic and Government Studies, Vol.10, No.3 (Juni 2021), p.344–59.

Seiring penghentian fungsi, muncul penguasaan fisik oleh masyarakat tanpa prosedur hukum yang sah. Lahan yang semula diperuntukkan bagi kepentingan transportasi kini berubah fungsi menjadi kawasan tempat tinggal dan pertanian yang diusahakan secara mandiri oleh warga sekitar.¹⁶ Pemanfaatan meluas dari satu titik ke titik lainnya, menjadikan eks jalur kereta api sebagai objek yang rentan terhadap perubahan penggunaan tanpa izin. Ahmad Darisman menyebutkan bahwa beberapa bagian bahkan mengalami kerusakan akibat pengambilan besi rel serta material pendukung lainnya. Tindakan seperti ini memicu degradasi nilai aset dan menimbulkan potensi kerugian negara. Kondisi ini juga memperkuat konflik antara pengelola resmi dan masyarakat yang telah lama menempati lokasi. Di sisi lain, upaya PT KAI dalam memanfaatkan kembali sebagian aset yang tersisa turut memperkuat ketegangan.¹⁷

Warga memanfaatkan lahan untuk memenuhi kebutuhan hidup dengan mendirikan bangunan permanen dan mengolah lahan secara intensif, sehingga timbul anggapan bahwa mereka memiliki hak atas tanah, terlebih setelah dikenai Pajak Bumi dan Bangunan (PBB) oleh pemerintah daerah. Pembayaran PBB hanya berkaitan dengan kewajiban administratif dan tidak dapat dijadikan bukti kepemilikan atas tanah. Mengutip dari Portal berita Solopos.com menjelaskan bahwa permasalahan pertanahan eks KAI di Baturetno muncul ketika warga mengajukan permohonan Sertifikat Hak Milik (SHM) atas tanah yang sejatinya merupakan barang milik negara (BMN) yang dikuasai oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero).¹⁸ Tindakan bertentangan dengan Pasal 50 ayat (1) huruf a dan b Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang menyatakan bahwa aset prasarana perkeretaapian tidak boleh dialihkan kepada pihak lain tanpa persetujuan menteri, serta bertentangan dengan Pasal 2 ayat (2) Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor PER-09/MBU/07/2015,

¹⁶ Siti Sundari Rachman, *Konflik Agraria di Indonesia*, Jurnal Hukum dan Pembangunan, Vol.48, No.1 (Maret 2018), p.1–20.

¹⁷ Ahmad Darisman, *Penyebab Warga Menempati Bangunan Permanen di Tanah Milik PT KAI: Studi di Nagari Muaro, Kecamatan Sijunjung*, Jurnal Sosiologi Andalas, Vol.5, No.2 (Oktober 2019), p.87–97.

¹⁸ Solopos, *Warga Minta Lahan PT KAI di Baturetno Wonogiri Jadi Hak Milik, Ini Alasannya*, diakses dari <https://solopos.espos.id/warga-minta-lahan-pt-kai-di-baturetno-wonogiri-jadi-hak-milik-ini-alasannya-1545692-1545692>, diakses pada 26 Mei 2025.

yang mengatur bahwa barang milik negara yang dikuasai oleh BUMN hanya dapat dimanfaatkan melalui kerja sama pemanfaatan (KSP), bukan dialihkan menjadi hak milik.^{19,20} Permohonan SHM oleh warga tidak memiliki dasar hukum yang sah dan berpotensi menimbulkan konflik hukum serta pelanggaran terhadap prinsip perlindungan aset negara.

Langkah hukum yang ditempuh oleh PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) untuk melakukan sertifikasi atas lahan eks jalur kereta api menghadapi resistensi dari masyarakat setempat. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Andi Pramono (Universitas Sebelas Maret, 2011), penolakan warga terjadi ketika petugas pertanahan melaksanakan pengukuran lahan. Ketakutan akan terjadinya penggusuran menjadi alasan utama masyarakat menolak proses sertifikasi. Warga menyampaikan keberatan kepada DPRD dan Kantor Pertanahan dengan harapan dapat memperoleh hak atas lahan yang telah mereka tempati selama bertahun-tahun. Namun, keinginan tersebut tidak dapat dikabulkan karena secara administratif lahan dimaksud masih tercatat sebagai barang milik negara (BMN) yang berada di bawah pengelolaan PT KAI sehingga tidak dapat dialihkan secara sepihak.²¹

Pemerintah melalui Program Pendaftaran Tanah Sistematis Lengkap (PTSL) berupaya mempercepat legalisasi tanah yang belum bersertipikat. Berdasarkan Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala BPN Nomor 6 Tahun 2018, program ini bertujuan menciptakan kepastian hukum dan mengurangi sengketa pertanahan melalui pendaftaran tanah secara menyeluruh.²² Namun, lahan yang berada di bawah penguasaan badan usaha milik negara (BUMN) seperti PT KAI tidak termasuk dalam subjek PTSL.²³

¹⁹ Indonesia, *Undang-Undang tentang Perkeretaapian*, UU No.23 Tahun 2007, LN Tahun 2007 No.65, TLN No.4722.

²⁰ Indonesia, *Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor PER-09/MBU/07/2015*, BN Tahun 2015 No.1347.

²¹ Andi Pramono, *Sejarah Keberadaan Jalur Kereta Api di Kabupaten Wonogiri Tahun 1922–1976*, Skripsi, Jurusan Ilmu Sejarah, Fakultas Sastra dan Seni Rupa, Universitas Sebelas Maret, 2011, p.99–118.

²² Indonesia, *Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional tentang Pendaftaran Tanah Sistematis Lengkap*, Permen ATR/BPN No.6 Tahun 2018, BN Tahun 2018 No.501.

²³ Winanda, *Implementasi Program Pendaftaran Tanah Sistematis Lengkap di Kota Cirebon*, Tesis Magister Kenotariatan, Universitas Islam Sultan Agung, 2023.

Hambatan ini bersumber dari ketentuan Pasal 16 Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2021 yang menegaskan bahwa permohonan hak atas tanah negara hanya dapat diajukan oleh pihak yang memenuhi syarat hukum tertentu melalui mekanisme resmi yang ditetapkan pemerintah.²⁴ Akibatnya, warga yang menempati lahan eks jalur kereta api berada pada posisi yang lemah secara hukum, meskipun mereka memiliki penguasaan fisik dan historis terhadap tanah tersebut.

Status hukum lahan eks jalur kereta diatur secara tegas dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Pasal 36 menyebutkan bahwa ruang milik dan ruang manfaat jalur wajib disertipikatkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, sedangkan Pasal 49 ayat (3) menegaskan bahwa setiap bentuk pengalihan atau pemanfaatan lahan tersebut harus memperoleh persetujuan dari kementerian teknis yang membidangi perkeretaapian. Selain itu, Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1990 menegaskan bahwa tanah yang digunakan untuk kepentingan prasarana transportasi kereta api merupakan bagian dari kekayaan negara yang dikelola oleh PT KAI.²⁵ Dengan demikian, setiap tindakan pemanfaatan atau peralihan hak oleh pihak lain tanpa izin resmi dapat dikategorikan sebagai pelanggaran hukum administrasi negara.²⁶ Hambatan utama dalam proses sertifikasi tanah eks jalur kereta api di Kabupaten Wonogiri, khususnya di Desa Sumberharjo, Kecamatan Wonogiri, terletak pada tumpang tindih antara penguasaan fisik oleh masyarakat dan kepemilikan hukum oleh negara. PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai badan usaha milik negara memiliki tanggung jawab hukum untuk mempertahankan dan menertibkan aset negara agar tidak disalahgunakan. Sebagian masyarakat telah menempati lahan tersebut selama puluhan tahun dan menjadikannya sebagai tempat tinggal, lahan usaha, serta sumber penghidupan.

²⁴ Indonesia, *Peraturan Pemerintah tentang Hak Pengelolaan, Hak Atas Tanah, Satuan Rumah Susun, dan Pendaftaran Tanah*, PP No.18 Tahun 2021, LN Tahun 2021 No.28, TLN No.6630.

²⁵ Indonesia, *Peraturan Pemerintah tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api Menjadi Perusahaan Perseroan (Persero)*, PP No.57 Tahun 1990, LN Tahun 1990 No.90.

²⁶ Septian Nurrohman, *Problematisasi Pelaksanaan Pendaftaran Tanah Sistematis Lengkap (PTSL) di Kelurahan Pandean Lamper Kecamatan Gayamsari Kota Semarang*, Skripsi, Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang, 2022.

Perbedaan persepsi antara klaim administratif negara dan penguasaan faktual warga menimbulkan ketegangan yang sulit dihindari. Konflik tersebut memperlihatkan pertentangan antara kepastian hukum dan keadilan sosial, sehingga memerlukan penyelesaian yang berpijak pada pendekatan kemanusiaan dan partisipatif.

Permasalahan mengenai status kepemilikan tanah eks jalur kereta api di Kabupaten Wonogiri memperlihatkan dilema antara perlindungan aset negara dan kebutuhan masyarakat atas kepastian hak. Warga Desa Sumberharjo yang menempati lahan eks rel kereta berupaya memperoleh legalisasi hak atas tanah sebagai dasar kepastian hidup, sementara PT KAI tetap berkewajiban menjaga integritas aset negara berdasarkan ketentuan hukum positif. Landasan yuridis posisi PT KAI tertuang dalam Pasal 36 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, yang menyatakan bahwa “Ruang milik jalur dan ruang manfaat jalur wajib disertipikatkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pertanahan.” Ketentuan tersebut diperkuat oleh Pasal 49 ayat (3) yang menegaskan bahwa “Pengalihan atau pemanfaatan prasarana dan sarana perkeretaapian yang merupakan barang milik negara atau barang milik daerah hanya dapat dilakukan setelah mendapat persetujuan dari Menteri.” Regulasi ini menunjukkan bahwa PT KAI memiliki kewajiban hukum untuk melindungi aset negara yang termasuk dalam kategori Barang Milik Negara (BMN). Prinsip tersebut juga sejalan dengan Pasal 2 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA), yang menegaskan bahwa “Negara mempunyai hak untuk mengatur dan menyelenggarakan peruntukan, penggunaan, persediaan dan pemeliharaan bumi, air dan ruang angkasa serta kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.” Ketentuan ini menegaskan dasar normatif bahwa negara melalui PT KAI berwenang menguasai dan mengelola tanah untuk kepentingan umum, termasuk penyelenggaraan transportasi nasional, dengan tetap mempertimbangkan fungsi sosial tanah sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 6 UUPA.

Upaya penyelesaian sengketa antara PT KAI dan masyarakat perlu mengedepankan prinsip keadilan substantif sebagaimana diajarkan oleh John Rawls dalam teori *Justice as Fairness*. John Rawls menjelaskan bahwasanya

“Setiap orang memiliki hak yang sama atas kebebasan dasar yang paling luas sejauh kebebasan tersebut tidak mengurangi kebebasan orang lain.”²⁷ Prinsip pertama dikenal sebagai *principle of equal liberty*, sedangkan prinsip kedua yaitu *difference principle* menyatakan bahwa “Ketidaksamaan sosial dan ekonomi hanya dapat dibenarkan apabila memberikan keuntungan bagi mereka yang paling kurang beruntung”.²⁸ Pemikiran ini memberikan landasan moral bahwa penyelesaian sengketa pertanahan tidak semata berorientasi pada kepastian hukum, tetapi juga pada keadilan bagi masyarakat yang berada dalam posisi lemah. Mekanisme mediasi pertanahan sebagaimana diatur dalam Pasal 9 ayat (1) Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala BPN Nomor 11 Tahun 2016 tentang Penyelesaian Kasus Pertanahan, yang menyebutkan “Penyelesaian kasus pertanahan dapat dilakukan melalui musyawarah atau mediasi antara para pihak yang bersengketa”, dapat dijadikan alternatif penyelesaian yang adil.²⁹ Pendekatan ini membuka peluang untuk mencapai kesepakatan melalui redistribusi terbatas, legalisasi bertahap, atau kerja sama pemanfaatan lahan yang sah secara hukum, dengan tetap menjaga status lahan sebagai aset negara serta menjamin hak sosial masyarakat yang telah lama menempati tanah eks PT Kereta Api Indonesia di Desa Sumberharjo.

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis-empiris dengan jenis penelitian deskriptif kualitatif, yang bertujuan mengkaji penerapan hukum pertanahan serta dinamika sosial dalam penyelesaian sengketa tanah eks jalur kereta api di Kabupaten Wonogiri. Pendekatan ini memadukan analisis terhadap norma hukum positif dengan realitas sosial masyarakat di lapangan. Data primer diperoleh melalui wawancara mendalam dengan empat kelompok informan, yaitu pejabat Badan Pertanahan Nasional/Agraria dan Tata Ruang (BPN/ATR) Kabupaten Wonogiri, perwakilan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi Madiun, Kepala Desa Sumberharjo dan warga yang menempati lahan eks jalur kereta api.

²⁷ John Rawls, *Political Liberalism*, Columbia University Press, New York, 1993, p.202.

²⁸ John Rawls, *A Theory of Justice*, Harvard University Press, Cambridge, 1971, p.60.

²⁹ Indonesia, *Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional tentang Penyelesaian Kasus Pertanahan*, Permen ATR/BPN No.11 Tahun 2016, BN Tahun 2016 No.569.

Wawancara dilaksanakan antara September hingga Oktober 2025 menggunakan pedoman semi-terstruktur untuk menggali pandangan para pihak mengenai proses sertifikasi, hambatan hukum dan alternatif penyelesaian. Seluruh nama narasumber disamarkan dengan inisial huruf (seperti Bapak R, Ibu S, Bapak H, dan Bapak T) untuk menjaga kerahasiaan identitas, mengingat penelitian ini memiliki potensi risiko sosial dan sensitif terhadap hubungan antara masyarakat, pemerintah dan perusahaan negara. Data sekunder dikumpulkan melalui studi kepustakaan terhadap Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria, serta literatur teori *Justice as Fairness* dari John Rawls. Analisis dilakukan secara kualitatif melalui proses reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan yang menitikberatkan pada keterpaduan antara norma hukum, pelaksanaan kebijakan dan kondisi sosial masyarakat yang terdampak oleh kebijakan sertifikasi lahan.

B. PEMBAHASAN

1. Kedudukan Hukum dan Status Kepemilikan Tanah Eks PT KAI

Tanah eks jalur kereta api di Kabupaten Wonogiri memiliki posisi hukum yang kuat sebagai aset negara yang dikelola oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero). Landasan penguasaan tersebut bersumber dari Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1990 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api menjadi Perseroan Terbatas (Persero). Ketentuan dalam Pasal 2 ayat (2) menyebutkan bahwa “Seluruh kekayaan Perusahaan Umum Kereta Api menjadi kekayaan Perseroan yang diperlakukan sebagai penyertaan modal negara.” Rumusan ini menegaskan bahwa seluruh aset yang semula berada di bawah Perumka beralih menjadi kekayaan negara yang ditanamkan sebagai modal pada PT KAI. Kepemilikan tetap berada pada negara, sedangkan pengelolaannya dijalankan oleh badan usaha milik negara sesuai tujuan pelayanan publik dan pengembangan transportasi nasional.

Dasar yuridis tersebut diperkuat melalui ketentuan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Pasal 36 menyebutkan bahwasanya

“Ruang milik jalur dan ruang manfaat jalur wajib disertipikatkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pertanahan”. Ketentuan ini memberi mandat kepada PT KAI untuk melakukan sertifikasi agar aset perkeretaapian memiliki kepastian hukum. Selanjutnya, Pasal 49 ayat (3) mengatur bahwa “Pengalihan atau pemanfaatan prasarana dan sarana perkeretaapian yang merupakan barang milik negara atau barang milik daerah hanya dapat dilakukan setelah mendapat persetujuan dari Menteri”. Aturan ini menegaskan bahwa setiap bentuk pemanfaatan tanah di bawah penguasaan PT KAI harus mendapat izin dari Menteri Perhubungan sebagai otoritas teknis.

Kewenangan negara dalam mengatur dan mengelola tanah tersebut sejalan dengan Pasal 2 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA) yang berbunyi “Negara mempunyai hak untuk mengatur dan menyelenggarakan peruntukan, penggunaan, persediaan dan pemeliharaan bumi, air dan ruang angkasa serta kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.” Ketentuan ini menunjukkan bahwa negara berperan sebagai pengatur utama dalam pemanfaatan tanah demi kepentingan umum, termasuk di dalamnya pengelolaan lahan eks jalur kereta api oleh PT KAI. Pemanfaatan tanah di area tersebut wajib mengacu pada fungsi publik dan tidak dapat dialihkan menjadi hak milik pribadi tanpa penetapan resmi dari pemerintah.

Kadaan di lapangan menunjukkan adanya perbedaan antara penguasaan hukum dan penguasaan fisik. Secara administratif tanah tersebut merupakan bagian dari barang milik negara, sedangkan secara faktual telah ditempati warga selama bertahun-tahun. Situasi ini mencerminkan ketegangan antara kepastian hukum dan kebutuhan sosial. PT KAI memiliki kewajiban melindungi aset negara dari penggunaan yang tidak sah, sementara masyarakat menganggap tanah yang mereka tempati sebagai bagian dari hak hidup yang telah dijalani secara turun-temurun. Ketidakseimbangan antara norma hukum dan realitas sosial menuntut pendekatan yang lebih bijak agar penyelesaian tidak menimbulkan ketidakadilan baru.

Penyusunan kebijakan sertifikasi lahan semestinya tidak hanya menegaskan kepemilikan formal, tetapi juga memperhatikan nilai keadilan sosial sebagaimana termuat di Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945

alinea keempat, yang menegaskan tujuan negara untuk mewujudkan keadilan bagi seluruh rakyat Indonesia. Prinsip tersebut memberikan arah bahwa kepastian hukum dalam bidang pertanahan perlu diimbangi dengan pertimbangan kemanusiaan. Pengelolaan tanah eks jalur kereta api di Kabupaten Wonogiri akan lebih bernilai jika mampu menghadirkan keseimbangan antara perlindungan aset negara dan pemenuhan hak dasar masyarakat yang telah lama menempati lahan tersebut.

2. Bentuk Sengketa antara PT KAI dan Masyarakat di Kabupaten Wonogiri

Sengketa antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan warga Desa Sumberharjo, Kecamatan Wonogiri, berawal dari kegiatan sertifikasi aset negara yang dilakukan oleh PT KAI bersama Badan Pertanahan Nasional (BPN) pada pertengahan tahun 2024. Kegiatan ini mencakup pengukuran ulang lahan eks jalur rel yang sudah tidak beroperasi sejak tahun 1980-an. Sebagian besar bidang tanah tersebut telah dimanfaatkan warga untuk tempat tinggal, kebun, maupun usaha kecil. Ketika tim pengukuran datang pada September 2024, sebagian warga menolak karena khawatir proses tersebut menjadi awal dari pengusuran.

Wawancara dengan Bapak R, warga RT 03 RW 02 Dusun Sumberharjo, pada 10 September 2025, menunjukkan kekhawatiran yang sama di kalangan masyarakat. Ia menuturkan bahwa keluarganya menempati lahan di sepanjang jalur rel sejak tahun 1986 tanpa pernah diganggu oleh pihak mana pun. Ia menyampaikan, “Kami tinggal di sini sudah hampir empat puluh tahun. Tidak pernah ada tanda tanah ini milik PT KAI, bahkan kami rutin bayar pajak bumi dan bangunan setiap tahun”. Ucapannya menggambarkan persepsi warga bahwa pembayaran pajak menjadi bukti sah kepemilikan, meskipun secara hukum status tanah masih tercatat sebagai milik negara.

Kepala Desa Sumberharjo, yang disamarkan dengan nama Ibu S, dalam wawancara pada 18 September 2025, menjelaskan bahwa pihak desa berusaha menjadi penengah di antara kedua pihak. Ia menyatakan, “Pemerintah desa berusaha menenangkan warga agar tidak timbul keributan. Kami juga menyampaikan kepada PT KAI agar proses sertifikasi dilakukan dengan sosialisasi bersifat terbuka. Masyarakat sendiri di sini tidak menolak aturan,

mereka hanya ingin kepastian agar tidak kehilangan rumah”. Penjelasan tersebut menunjukkan adanya kebutuhan komunikasi dua arah antara pihak perusahaan dan warga yang selama ini merasa tidak dilibatkan secara penuh dalam proses administrasi pertanahan.

Pihak BPN/ATR Kabupaten Wonogiri, melalui pejabat yang disamarkan dengan nama Bapak H, memberikan keterangan pada 27 September 2025 bahwa tanah di lokasi tersebut masih tercatat dalam daftar Barang Milik Negara atas nama PT KAI. Ia menjelaskan, “Secara administrasi tanah itu belum pernah dilepaskan dari aset negara. Kami tidak memiliki kewenangan untuk mengubah statusnya. BPN hanya memfasilitasi verifikasi data dan mediasi administratif apabila diminta oleh para pihak”. Pandangan tersebut menegaskan bahwa penyelesaian sengketa ini bergantung pada kebijakan pemerintah pusat dan persetujuan dari Kementerian Perhubungan sebagai pemilik kewenangan teknis di bidang perkeretaapian.

Sementara itu, perwakilan PT KAI Daerah Operasi Madiun yang disamarkan dengan nama Bapak T, saat diwawancarai pada 5 Oktober 2025, menyampaikan bahwa kegiatan sertifikasi dilakukan untuk menertibkan aset perusahaan, bukan untuk menggusur masyarakat. Ia menyebutkan, “Kami hanya ingin seluruh aset perusahaan memiliki dasar hukum yang jelas. Jika ada warga yang sudah lama tinggal, bisa diajukan kerja sama pemanfaatan lahan sesuai prosedur yang diatur dalam regulasi”. Pernyataan ini menunjukkan bahwa PT KAI berupaya menegaskan kepemilikan hukum atas lahan sekaligus membuka peluang kemitraan sosial, meskipun di lapangan kebijakan tersebut belum sepenuhnya dipahami oleh masyarakat.

Kondisi di Desa Sumberharjo menunjukkan bahwa permasalahan antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan masyarakat tidak dapat dipandang semata sebagai persoalan administratif atau legalitas formal. Sengketa ini melibatkan dimensi sosial yang lebih dalam, terutama terkait rasa aman, identitas tempat tinggal dan hak hidup warga yang telah bermukim di atas lahan eks jalur kereta api selama beberapa dekade. Bagi sebagian masyarakat yang bermukim, tanah tersebut tidak lagi dipersepsikan sebagai aset negara, melainkan telah menjadi bagian dari warisan keluarga yang memiliki nilai sosial dan emosional.

Pandangan tersebut memperlihatkan terjadinya ketidaksinkronan antara hukum positif dan realitas sosial di lapangan. Perbedaan pemahaman mengenai status tanah menimbulkan ketegangan yang berulang setiap kali pemerintah atau pihak perusahaan melakukan tindakan administratif, khususnya pengukuran dan sertifikasi aset.

Minimnya sosialisasi dari pihak PT KAI dan terbatasnya akses informasi bagi masyarakat memperkuat jarak antara kebijakan hukum dan penerimaan sosial. Pendekatan yang cenderung *top-down* tanpa partisipasi warga menciptakan persepsi bahwa proses sertifikasi berpotensi mengancam keberlangsungan tempat tinggal mereka. Pemerintah Desa Sumberharjo bersama tokoh masyarakat berinisiatif membentuk forum komunikasi lokal sebagai sarana dialog untuk mengurangi konflik. Pertemuan yang dilaksanakan pada awal Oktober 2025 menghasilkan kesepakatan sementara untuk menunda kegiatan pengukuran lanjutan hingga proses klarifikasi dari BPN selesai dilakukan. Langkah tersebut memperlihatkan adanya kesadaran lokal untuk mengedepankan musyawarah dalam penyelesaian sengketa pertanahan. Fenomena di Sumberharjo menegaskan pentingnya integrasi antara penegakan hukum agraria dengan pendekatan sosial kemasyarakatan agar prinsip kepastian hukum tidak mengabaikan rasa keadilan yang hidup di tengah masyarakat.

3. Upaya Penyelesaian Sengketa dan Alternatif Legalisasi yang Berkeadilan

Langkah penyelesaian sengketa tanah eks jalur kereta api di Desa Sumberharjo dilakukan melalui koordinasi lintas lembaga yang melibatkan Badan Pertanahan Nasional/Agraria dan Tata Ruang (BPN/ATR) Kabupaten Wonogiri, PT Kereta Api Indonesia (Persero), serta Pemerintah Desa Sumberharjo. Setiap pihak memiliki peran berbeda sesuai kewenangannya, namun ketiganya diarahkan pada satu tujuan, yaitu menciptakan kepastian hukum yang tetap memperhatikan aspek keadilan sosial bagi warga yang telah menempati lahan tersebut selama puluhan tahun. Pendekatan yang digunakan bersifat administratif dan persuasif dengan mengedepankan musyawarah sebagai langkah awal sebelum penegakan hukum yang lebih keras diterapkan.

BPN/ATR Kabupaten Wonogiri memegang peran sentral dalam verifikasi data pertanahan. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak H pada 27 September 2025, diketahui bahwa lembaga tersebut telah membentuk tim pemeriksaan lapangan untuk memeriksa ulang peta bidang dan riwayat kepemilikan tanah. Pemeriksaan dilakukan untuk memastikan bahwa tanah sengketa benar tercatat sebagai Barang Milik Negara (BMN) di bawah penguasaan PT KAI. Pejabat tersebut menegaskan, “Langkah kami bukan untuk menentukan siapa yang berhak, tetapi untuk memastikan bahwa administrasi tanah negara tetap tertib dan tidak disalahgunakan”. Pernyataan ini mencerminkan pendekatan hati-hati yang ditempuh BPN agar tindakan verifikasi tidak menimbulkan gejolak baru di masyarakat. Upaya lain yang dilakukan adalah membuka ruang klarifikasi publik di kantor pertanahan bagi warga yang merasa memiliki bukti penguasaan lama seperti surat keterangan pajak atau surat pernyataan penguasaan fisik.

PT KAI melalui perwakilannya di wilayah operasi Madiun menjalankan strategi yang berorientasi pada perlindungan aset sekaligus penataan sosial. Berdasarkan wawancara dengan Bapak T pada 5 Oktober 2025, dijelaskan bahwa kebijakan sertifikasi aset merupakan bagian dari program penertiban nasional yang dijalankan seluruh BUMN. Ia menyampaikan, “Kami tidak ingin menciptakan keresahan. Fokus utama adalah pencatatan ulang aset negara agar tidak disalahgunakan. Bagi warga yang sudah lama tinggal, kami membuka kemungkinan kerja sama pemanfaatan lahan sesuai aturan yang berlaku”. Penegasan tersebut memperlihatkan bahwa PT KAI mulai menggeser pendekatan formalistik menjadi lebih adaptif dengan mempertimbangkan keberadaan masyarakat yang telah lama menempati lahan tersebut. Bentuk kerja sama yang dimaksud dapat berupa perjanjian sewa, izin pakai sementara, atau pemanfaatan sosial yang diatur melalui keputusan direksi dan mendapat persetujuan dari Kementerian Perhubungan.

Pemerintah Desa Sumberharjo berperan sebagai mediator sosial sekaligus penyalur aspirasi masyarakat pada lembaga yang lebih tinggi. Kepala desa Ibu S, dalam wawancara pada 18 September 2025, menyampaikan pihaknya mendorong terbentuknya forum komunikasi desa yang beranggotakan perwakilan warga,

tokoh masyarakat dan unsur perangkat desa. Forum ini bertugas menampung keluhan, mengatur jadwal dialog, dan menyusun notulen setiap pertemuan agar seluruh proses berjalan transparan. Pemerintah desa juga mengusulkan pendampingan hukum bagi warga agar proses komunikasi dengan PT KAI dan BPN berlangsung seimbang. Pendekatan berbasis partisipasi lokal tersebut memperlihatkan bahwa penyelesaian sengketa tidak selalu harus dimulai dari struktur birokrasi atas, tetapi dapat berkembang dari inisiatif masyarakat yang mengedepankan kesadaran hukum dan tanggung jawab bersama.

Keterlibatan ketiga institusi ini membentuk pola penyelesaian yang berlapis antara aspek administratif, sosial dan moral. BPN/ATR menjamin legalitas dan tertib administrasi, PT KAI memastikan perlindungan aset negara, sedangkan Pemerintah Desa menjadi jembatan yang menjaga harmoni sosial. Pola kerja semacam ini menunjukkan bahwa hukum agraria tidak dapat berdiri sendiri tanpa dukungan dari mekanisme sosial yang partisipatif. Penyelesaian yang bersifat represif hanya akan memperluas jarak antara hukum dan masyarakat, sedangkan pendekatan yang dialogis dan kolaboratif mampu membangun kepercayaan publik terhadap lembaga negara.

Langkah-langkah yang ditempuh di Sumberharjo dapat menjadi model penyelesaian sengketa tanah eks jalur kereta api di daerah lain. Integrasi antara kejelasan hukum dan kepedulian sosial menjadi fondasi bagi perwujudan keadilan substantif sebagaimana diamanatkan oleh Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 alinea keempat. Upaya tersebut sekaligus memperlihatkan bahwa fungsi hukum tidak berhenti pada tataran normatif, melainkan harus hadir sebagai instrumen sosial yang mampu menyeimbangkan kepentingan negara dan hak dasar warga.

Teori *Justice as Fairness* yang dikembangkan oleh John Rawls menempatkan keadilan sebagai dasar utama dalam sistem sosial dan hukum. Rawls menegaskan bahwa “Setiap orang memiliki hak yang sama atas kebebasan dasar yang paling luas sejauh kebebasan tersebut tidak mengurangi kebebasan orang lain”. Prinsip tersebut disebut *equal liberty principle*, yang menjamin kebebasan individu secara seimbang dalam tatanan sosial. Ia juga memperkenalkan *difference principle*, yaitu ketidaksamaan sosial dan ekonomi

hanya dapat dibenarkan apabila memberikan manfaat bagi mereka yang paling kurang beruntung. Dua prinsip ini mengarahkan pemikiran bahwa keadilan tidak cukup dipahami sebagai kesetaraan formal, melainkan harus mencakup pemerataan kesempatan dan perlindungan bagi kelompok yang lemah secara struktural.

Sengketa tanah eks jalur kereta api di Desa Sumberharjo, Kabupaten Wonogiri, memperlihatkan ketegangan antara keadilan formal dan keadilan substantif. Negara melalui PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki landasan hukum kuat dalam mempertahankan aset negara. Pasal 36 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian menyebutkan bahwa “Ruang milik jalur dan ruang manfaat jalur wajib disertipikatkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pertanahan”. Ketentuan ini memberikan kewajiban hukum bagi PT KAI untuk mensertipikatkan aset agar tercatat sah sebagai barang milik negara. Pasal 49 ayat (3) undang-undang yang sama menegaskan bahwa “Pengalihan atau pemanfaatan prasarana dan sarana perkeretaapian yang merupakan barang milik negara atau barang milik daerah hanya dapat dilakukan setelah mendapat persetujuan dari Menteri”. Ketentuan tersebut memastikan perlindungan hukum terhadap aset negara yang berada di bawah pengelolaan PT KAI.

Keadilan substantif sebagaimana dikehendaki dalam Pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menegaskan bahwa “Bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat.” Makna pasal ini menunjukkan bahwa hak menguasai negara memiliki dimensi sosial yang tidak boleh diabaikan. Kewenangan negara dalam mengatur dan memanfaatkan tanah harus diarahkan bagi kepentingan rakyat, bukan semata sebagai instrumen kekuasaan administratif. Warga Desa Sumberharjo yang telah menempati lahan tersebut selama puluhan tahun berada dalam posisi lemah secara hukum, meskipun secara sosial telah memenuhi fungsi ekonomi dan sosial atas tanah tersebut. Keadilan formal yang hanya berpihak pada kepastian hukum berpotensi mengabaikan kemaslahatan masyarakat yang telah menggantungkan kehidupan di wilayah itu.

Upaya penyelesaian sengketa yang dilakukan oleh BPN/ATR Kabupaten Wonogiri, PT KAI, dan Pemerintah Desa Sumberharjo mencerminkan penerapan prinsip keadilan prosedural dalam pemikiran Rawls. BPN berperan menertibkan administrasi pertanahan sekaligus membuka ruang klarifikasi bagi warga. PT KAI berusaha menegakkan hukum sambil menawarkan kerja sama pemanfaatan lahan yang tidak bertentangan dengan ketentuan perundang-undangan. Pemerintah desa membangun forum komunikasi sebagai wadah musyawarah agar warga dapat menyampaikan aspirasi secara terbuka. Pola koordinasi antar-lembaga ini menunjukkan bentuk pengakuan terhadap hak partisipasi masyarakat, selaras dengan prinsip *equal liberty* yang menempatkan setiap individu sebagai subjek yang memiliki hak yang sama dalam proses sosial dan hukum.

Asas pemerataan yang ditekankan Rawls melalui *difference principle* menemukan relevansinya pada kondisi masyarakat Desa Sumberharjo. Kelompok warga yang menempati lahan tanpa kekuatan hukum merupakan bagian dari masyarakat yang paling rentan dan membutuhkan perlindungan. Kebijakan redistribusi terbatas, legalisasi bertahap dan kerja sama pemanfaatan lahan menjadi wujud penerapan prinsip tersebut. Pasal 2 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Pokok-Pokok Agraria (UUPA) menyatakan bahwa “Negara mempunyai hak untuk mengatur dan menyelenggarakan peruntukan, penggunaan, persediaan dan pemeliharaan bumi, air dan ruang angkasa serta kekayaan alam yang terkandung di dalamnya”. Frasa “mengatur dan menyelenggarakan” dapat dimaknai sebagai mandat moral agar penguasaan negara terhadap tanah selalu mempertimbangkan kesejahteraan masyarakat, terutama mereka yang secara sosial berada di posisi lemah.

Penyelesaian sengketa tanah eks PT KAI di Desa Sumberharjo menggambarkan bahwa hukum agraria tidak dapat dipisahkan dari nilai moral dan kemanusiaan. Penyelesaian sengketa tanah eks PT KAI di Desa Sumberharjo perlu dipahami tidak hanya sebagai persoalan administrasi pertanahan, tetapi juga sebagai persoalan keadilan sosial. Teori keadilan John Rawls, khususnya konsep *Justice as Fairness*, memberikan dasar bahwa hukum harus bekerja secara adil bagi semua pihak, terutama bagi kelompok masyarakat yang berada dalam posisi lebih lemah.

Dalam pandangan Rawls, keadilan tidak cukup diukur dari kepastian norma formal, tetapi juga dari kemampuan hukum memberikan perlindungan yang setara, membuka akses terhadap hak dasar, dan mencegah ketimpangan yang merugikan masyarakat. Sengketa tanah eks PT KAI menunjukkan adanya ketegangan antara klaim aset negara atau badan usaha negara dengan kebutuhan masyarakat atas kepastian tempat tinggal dan legalisasi kepemilikan tanah yang telah dikuasai atau dimanfaatkan dalam waktu lama. Kerangka Rawls menuntut agar penyelesaian sengketa tidak semata-mata berpihak pada kekuatan legal-formal pemegang klaim, tetapi juga mempertimbangkan posisi warga, riwayat penguasaan tanah, itikad baik, kebutuhan hidup layak, serta dampak sosial apabila legalisasi kepemilikan tidak diberikan secara proporsional.

Prinsip pertama Rawls mengenai kebebasan dasar yang setara menegaskan bahwa setiap warga berhak memperoleh perlindungan hukum yang sama dalam proses penyelesaian sengketa pertanahan. Prinsip kedua, yaitu *fair equality of opportunity* dan *difference principle*, menuntut agar kebijakan pertanahan memberikan kesempatan yang adil bagi masyarakat untuk memperoleh kepastian hak atas tanah, terutama apabila mereka berada dalam posisi sosial dan ekonomi yang kurang menguntungkan. Legalitas kepemilikan tanah dalam konteks ini tidak boleh dipahami hanya sebagai proses penerbitan sertifikat, tetapi sebagai instrumen keadilan untuk memperbaiki ketimpangan akses terhadap tanah, memberikan rasa aman dan memperkuat kesejahteraan masyarakat. Pelaksanaan hukum agraria yang hanya berorientasi pada kepastian hukum formal berisiko melahirkan ketidakadilan baru apabila mengabaikan kondisi sosial warga yang terdampak. Teori Rawls memberi pijakan etis bahwa penyelesaian sengketa tanah eks PT KAI harus diarahkan pada keseimbangan antara kepastian hukum, kemanfaatan sosial dan keadilan substantif, sehingga negara tidak hanya menertibkan status tanah, tetapi juga memastikan bahwa kebijakan pertanahan benar-benar melindungi martabat dan hak hidup masyarakat.

C. PENUTUP

Berdasarkan uraian pembahasan di atas, dapat disimpulkan bahwa sengketa tanah eks jalur kereta api di Desa Sumberharjo, Kabupaten Wonogiri, merupakan cerminan ketegangan antara kepastian hukum dan keadilan sosial dalam pengelolaan aset negara. PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki legitimasi hukum yang kuat berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Pokok-Pokok Agraria, serta Pasal 33 ayat (3) UUD NRI Tahun 1945 untuk menjaga tanah negara dari penguasaan tanpa hak. Masyarakat yang telah lama menempati lahan tersebut memiliki dimensi sosial dan historis yang menuntut perlindungan keadilan substantif. Prinsip *Justice as Fairness* dari John Rawls menegaskan pentingnya keseimbangan antara kebebasan dasar, partisipasi setara dan perlindungan bagi kelompok rentan. Upaya yang dilakukan oleh BPN/ATR, PT KAI dan Pemerintah Desa Sumberharjo menunjukkan langkah menuju keadilan prosedural, meskipun keberhasilan penyelesaian sengketa masih memerlukan integrasi nilai keadilan sosial agar hukum tidak berhenti pada kepastian formal, melainkan juga menghadirkan kemanfaatan bagi masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Harsono, Boedi. 2005. *Hukum Agraria Indonesia: Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya*. (Jakarta: Djambatan).
- Rawls, John. 1971. *A Theory of Justice*. (Cambridge: Harvard University Press).
- Rawls, John. 1993. *Political Liberalism*. (New York: Columbia University Press).
- Santoso, Urip. 2010. *Pendaftaran dan Peralihan Hak atas Tanah*. (Jakarta: Prenada Media Group).

Publikasi

- Darisman, Ahmad. *Penyebab Warga Menempati Bangunan Permanen di Tanah Milik PT KAI: Studi di Nagari Muaro, Kecamatan Sijunjung*. Jurnal Sosiologi Andalas. Vol.5. No.2 (Oktober 2019).
- Dwilestari, Ita. *Pemanfaatan Tanah Milik Negara Perspektif Ihya' Al-Mawat*. Rayah Al-Islam. Vol.8. No.3 (November 2024).
- Fatimah. *Reforma Agraria dalam Konteks Peningkatan Akses Kaum Tani Miskin terhadap Penguasaan Tanah di Indonesia*. Jurnal Hukum Samudera Keadilan. Vol.10. No.2 (September 2015).
- Ivanda, M. Naufal dan M. Yusron MZ. *Tinjauan Yuridis terhadap Perlindungan Hukum bagi para Pihak Penyewa dengan PT. KAI Semarang Sesuai Putusan PN Semarang Nomor 27/PDT.G/2016/PN.Smg*. Hukum Bisnis. Vol.8. No.1 (April 2024).
- Nadya, Alifa dan Deddy Hernawan. *Analisis Yuridis Penguasaan Tanah Terlantar Ex Hak Guna Usaha oleh Masyarakat Desa Kasomalang*. Litigasi. Vol.25. No.1 (Maret 2024).
- P., Fareta Angelica Ichwana dan Ridha Wahyuni. *Efektivitas Program Redistribusi Tanah Bekas Perkebunan dalam Kerangka Reforma Agraria Indonesia*. Jurnal Kertha Semaya. Vol.12. No.9 (Juni 2024).
- Rachman, Siti Sundari. *Konflik Agraria di Indonesia*. Jurnal Hukum dan Pembangunan. Vol.48. No.1 (Maret 2018).
- Resie, Martinus Ananta. *Analisis Dinamika Konflik Agraria BPN dan PT. KAI, Pemerintah Daerah Kota Semarang dengan Masyarakat Kebonharjo* Martinus Ananta Resie (14010117130066). Journal of Politic and Government Studies. Vol.10. No.3 (Juni 2021).
- Roni, dkk.. *Sanksi Hukum Pelaku Menguasai Tanah Milik Orang Lain Tanpa Izin Berdasarkan Undang-Undang Nomor 51 Prt Tahun 1960 Tentang Larangan Pemakaian Tanah Tanpa Izin yang Berhak atau Kekuasaannya*. Consensus: Jurnal Ilmu Hukum. Vol.1. No.2 (November 2022).
- Sanjaya, Dixon dan Benny Djaja. *Pengaturan Bank Tanah dalam Undang-Undang Cipta Kerja dan Implikasi Keberadaan Bank Tanah terhadap Hukum Pertanahan di Indonesia*. Jurnal Muara Ilmu Sosial, Humaniora dan Seni. Vol.5. No.2 (2021).
- Simarmata, Yustisia Setiarini. *Kedudukan Hukum Pihak yang Menguasai Objek Hak atas Tanah Terkait Proses Peralihan Hak yang Belum Sempurna*. Indonesian Notary. Vol.3. No.2 (Mei 2021).

Sumardjono, Maria S.W.. *Hak Pengelolaan: Perkembangan, Regulasi dan Implementasinya*. Mimbar Hukum. Fakultas Hukum UGM. Vol.25. No.1 (Februari 2013).

Karya Ilmiah

- Nurrohman, Septian. 2022. *Problematisa Pelaksanaan Pendaftaran Tanah Sistematis Lengkap (PTSL) di Kelurahan Pandean Lamper Kecamatan Gayamsari Kota Semarang*. Skripsi. Semarang: Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang.
- Pramono, Andi. 2011. *Sejarah Keberadaan Jalur Kereta Api di Kabupaten Wonogiri Tahun 1922–1976*. Skripsi. Surakarta: Jurusan Ilmu Sejarah, Fakultas Sastra dan Seni Rupa, Universitas Sebelas Maret.
- Winanda. 2023. *Implementasi Program Pendaftaran Tanah Sistematis Lengkap di Kota Cirebon*. Tesis. Semarang: Magister Kenotariatan, Universitas Islam Sultan Agung.

Website

Solopos. *Warga Minta Lahan PT KAI di Baturetno Wonogiri Jadi Hak Milik, Ini Alasannya*, diakses dari <https://solopos.espos.id/warga-minta-lahan-pt-kai-di-baturetno-wonogiri-jadi-hak-milik-ini-alasannya-1545692-1545692>. diakses pada 26 Mei 2025.

Sumber Hukum

- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1960 Nomor 104. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2043.
- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722.
- Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 51 Tahun 1960 tentang Larangan Pemakaian Tanah Tanpa Izin yang Berhak atau Kuasanya. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1960 Nomor 158. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2106.
- Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1990 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api Menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1990 Nomor 90.
- Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2021 tentang Hak Pengelolaan, Hak Atas Tanah, Satuan Rumah Susun, dan Pendaftaran Tanah. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 28. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6630.
- Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor PER-09/MBU/07/2015. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1347.
- Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 11 Tahun 2016 tentang Penyelesaian Kasus Pertanahan. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 569.

Nugraha Inggal Prasasti, Itok Dwi Kurniawan dan Anita Zulfiani
Penyelesaian Sengketa dan Legalisasi Kepemilikan Tanah Eks PT Kereta Api
Indonesia Berdasarkan Teori Keadilan John Rawls

Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional
Nomor 6 Tahun 2018 tentang Pendaftaran Tanah Sistematis Lengkap. Berita
Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 501.