

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam kehidupan manusia, sumber daya alam (SDA) memiliki arti yang sangat penting, karena setiap kegiatan yang dilakukan baik perseorangan, kelompok, badan hukum ataupun pemerintah tentunya melibatkan soal SDA. SDA bagi manusia dapat dinilai sebagai suatu harta yang mempunyai sifat permanen, karena memberikan keberlangsungan untuk dicadangkan bagi kehidupan di masa yang akan datang.

Bangsa Indonesia meyakini bahwa SDA di wilayah Negara Indonesia, dianggap sebagai anugerah dari Tuhan Yang Maha Esa yang perlu diapresiasi, dilindungi, dan dikelola secara optimal untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat semaksimal mungkin.

Zein Ramli dalam Bukunya yang berjudul “Hak Pengelolaan Dalam Undang-Undang Pokok Agraria” mengatakan bahwa:¹

“Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi telah menimbulkan kebutuhan untuk pengaturan dan penataan yang lebih hati-hati dalam interaksi antara manusia dengan sumber daya alam, khususnya terkait dengan penguasaan, peruntukan, persediaan, pemeliharannya, pengelolaannya”.

Dalam pengelolaannya SDA secara garis besar diatur dalam Pasal 33 Ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD 1945), yang menetapkan bahwa “*Bumi, air, dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya, dikuasai oleh Negara dan dipergunakan untuk sebesar – besarnya untuk kemakmuran rakyat*”.

¹Zein Ramli, *Hak Pengelolaan Dalam Undang – Undang Pokok Agraria*, Jakarta, Rineka Cipta. 1995.hlm. 2.

Berdasarkan Pasal 2 ayat (1) Undang-undang No 5 Tahun 1960 Tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria untuk (selanjutnya disebut dengan UUPA) menjelaskan bahwa *“Atas dasar ketentuan dalam Pasal 33 Ayat (3) UUD 1945 dan hal-hal yang dimaksud Pasal 1 bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya dikuasai oleh negara sebagai organisasi kekuasaan seluruh rakyat”*. Pengaturan tersebut merupakan landasan pengelolaan pertanahan secara yuridis yang disusun berdasarkan pedoman-pedoman Pancasila dan merupakan asas Hukum Agraria yang bersifat khusus.

Salah satu kekayaan negara yang dimaksud dalam UUD 1945 adalah tanah negara, yang kemudian dijelaskan dalam Pasal 1 angka 8 Peraturan Pemerintah No 39 Tahun 2023 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum yang berbunyi, *“Tanah Negara atau Tanah yang Dikuasai langsung oleh Negara adalah tanah yang tidak dilekati dengan sesuatu Hak Atas Tanah, bukan tanah wakaf, bukan tanah ulayat, dan/ atau bukan merupakan aset barang milik negara/daerah”*. Sedangkan pemberian hak atas tanah yang berstatus sebagai tanah negara berdasarkan kewenangan menguasai dari negara menurut Pasal 2 UUPA.

Penguasaan hak atas tanah terjadi karena adanya hubungan hukum yang memberi wewenang untuk berbuat sesuatu kepada subjek hukum (orang atau badan hukum) terhadap objek hukumnya, yaitu tanah yang yang dikuasainya. Penguasaan hak atas tanah ini dikuasai dengan macam-macam bentuk hak penguasaannya yang berdasarkan kewenangannya menurut UUPA dalam hal hak menguasai oleh negara, dimana negara adalah sebagai organisasi tertinggi seluruh rakyat melaksanakan tugas untuk memimpin dan mengatur

kewenangan bangsa indonesia (kewenangan publik) melalui hak menguasai negara.

Negara akan dapat senantiasa mengendalikan atau mengarahkan fungsi bumi, air, ruang udara sesuai dengan kebijaksanaan pemerintah. Negara dalam hal ini tidak menjadi pemegang hak, melainkan untuk mengatur dan menyelenggarakan peruntukan, penggunaan dan pemeliharaan, menentukan dan mengatur hak-hak yang dapat dipunyai oleh subjek hukum tanah serta hubungan-hubungan hukum antara orang-orang dan perbuatan hukum yang mengenai tanah.

Aset menurut Doli D. Siregar dalam bukunya menyatakan ²:

“aset adalah barang yang dalam pengertian hukum disebut benda yang terdiri dari benda tidak bergerak dan benda bergerak. Barang yang dimaksud meliputi barang tidak bergerak (tanah dan atau bangunan) dan barang bergerak baik berwujud maupun yang tidak berwujud yang tercakup dalam *aktiva*/kekayaan atau harta kekayaan dari suatu perusahaan, badan usaha, institusi atau individu perorangan”.

Kemudian pengertian aset juga dijelaskan dalam Pasal 1 Angka 31 Peraturan Pemerintah No 41 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas yang berbunyi “*Aset adalah seluruh barang milik negara yang dikelola oleh Badan Pengusahaan*”.

Berdasarkan pada pengelolaan dan penguasaan tanah di Indonesia salah satunya terdapat penguasaan tanah oleh PT Kereta Api Indonesia (PT KAI). Penguasaan tersebut mempunyai tujuan untuk dipergunakan dalam rangka pengembangan potensi dan peningkatan peranan perkeretaapian yang berkaitan dengan sarana prasarana dan fasilitas penunjang . Penguasaan tanah oleh PT KAI didasari Pasal 4 ayat (1) UUPA yang menjelaskan bahwa,

² Doli D. Siregar, *Manajemen Aset*, PT Grandmedia Pustaka Utama, Jakarta, 2004, hlm. 178

“atas dasar hak menguasai dari negara sebagai yang dimaksud dalam Pasal 2 ditentukan adanya macam-macam hak atas tanah permukaan bumi yang disebut tanah yang diberikan kepada dan dipunyai oleh orang, baik sendiri maupun bersama-sama dengan orang-orang lain serta badan-badan hukum”.

Hak-hak atas tanah yang dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) ini memberi kewenangan untuk mempergunakan tanah yang bersangkutan demikian pula tubuh bumi dan air serta ruang yang di atasnya sekedar diperlukan untuk kepentingan yang berhubungan langsung dengan penggunaan tanah itu dalam batas-batas menurut undang-undang ini dan peraturan-peraturan hukum lain yang lebih tinggi.

Berkaitan dengan konversi hak penguasaan tanah Negara secara historis sebelumnya dilakukan menurut ketentuan dalam Peraturan Menteri Agraria No. 9 Tahun 1965 tentang Pedoman-Pedoman Pokok Penyelenggaraan Pendaftaran Tanah dan Peraturan Menteri Agraria No. 1 Tahun 1966 tentang Pendaftaran Hak Pakai Dan Hak Pengelolaan (selanjutnya disebut Permen Agraria No.9/1965 dan Permen Agraria No.1/1966), yang mana dalam hak penguasaan tanah PT KAI apabila dikuasai oleh badan/instansi pemerintah, dikonversi menjadi hak pakai.

Berdasarkan Pasal 1 huruf a Permen Agraria No.1/1966 menyatakan bahwa, *“hak pakai yang diperoleh departemen-departemen, direktorat, dan daerah-daerah swantara, dan hak pengelolaan”* sebagaimana dimaksud dalam Permen No.9/1965 harus didaftar. Pendaftaran konversi tersebut harus dilakukan menurut arahan Permen Agraria No.9/1965 itu mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 1961 tentang Pendaftaran Tanah (selanjutnya disebut PP No.10/1961). Kemudian merujuk kepada Pasal 5 ayat (1) Peraturan Pemerintah No 18 tahun 2021 tentang hak pengelolaan, hak atas

tanah, satuan rumah susun, dan pendaftaran tanah PT KAI (Persero) sebagai BUMN merupakan salah satu subjek hukum yang dapat diberikan Hak Pengelolaan.

PT KAI yang didirikan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (persero) (selanjutnya disebut PP No.19/1998) merupakan salah satu bentuk perusahaan milik negara. PT KAI mempunyai hak untuk mengelola perkeretaapian di Indonesia tentunya ditunjang dengan berbagai sarana dan prasarana untuk menjalankan perkeretaapian dan salah satu penunjang perkeretaapian adalah tanah yang disebut juga sebagai tanah aset PT KAI .

Menurut Pasal 1 Angka 2 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian (selanjutnya disebut UU No.23/2007) menetapkan bahwa: *“kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkai dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan maupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api”*. Kemudian perkeretaapian sesuai Pasal 1 Angka 1 UU No. 23/2007 adalah *“segala sesuatu yang berkaitan dengan sarana, prasarana, dan fasilitas penunjang kereta api untuk penyelenggaraan angkutan kereta api yang disusun dalam satu sistem”*. Pasal 1 Angka 3 menyebutkan bahwa *“prasarana perkeretaapian adalah jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan”*.

Di dalam penguasaan tanah dan asetnya PT KAI memiliki bukti yaitu berupa *Grondkaart*. Sebagaimana dijelaskan oleh Ahli Sejarah Guru Besar Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia, Prof. Djoko

Marihardono, MS.c. yang dimaksud dengan *grondkaart* adalah sebuah istilah yang digunakan untuk menunjukkan sebuah bentang lahan yang dipetakan berdasarkan hasil pengukuran tanah oleh lembaga yang berwenang pada saat penerbitannya.³ *Grondkaart* sendiri merupakan peninggalan pemerintah Hindia Belanda berupa produk obyek hukum masa lalu yang bersifat tetap dan final, berisikan gambar penampang lahan yang di atasnya terdapat batas-batas dari lahan tersebut. Selain itu, di dalam setiap *grondkaart* itu terdapat pengesahan yang dilakukan oleh para pejabat terkait dan *grondkaart* sendiri dibuat berdasarkan surat ukur tanah oleh kadaster atau Badan Pertanahan Nasional.⁴

Grondkaart yang merupakan peta blok ini lah yang hingga saat ini dijadikan dasar penguasaan dan pengambilalihan tanah-tanah dan merupakan satu-satunya bukti yang dimiliki PT KAI, untuk pengambilalihan ulang aset berupa tanah dan bangunan eks perusahaan kereta api Belanda tersebut.⁵ Kemudian PT KAI juga bertindak sesuai dengan lampiran surat Kepala Badan Pertanahan Nasional No.500-1255 tanggal 4 Mei 1992 termasuk dalam pengertian instansi pemerintah yang menguasai dan mengelola tanah negara.

Aisyah dalam tesisnya yang berjudul “Pengelolaan Tanah Aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) Sebagai Barang Milik Negara di Kota Payakumbuh” menyatakan bahwa:

“Tanah aset yang dikuasai PT Kereta Api Indonesia dapat berupa:
1) Tanah PT Kereta Api yang bukti penguasaannya berupa *grondkraart* diakui sebagai tanah negara (*vrij Landdomein*) yang dikuasai oleh PT Kereta Api Persero

³ Hendrawan, 2022, “Apa itu Grondkaart? Ini Penjelasan dan Legalitasnya di mata hukum”, <https://www.headline.co.id/3175/apa-itu-grondkaart-ini-penjelasan-dan-legalitasnya-dimata-hukum/>, dikunjungi pada tanggal 18 Juni 2024 pada jam 13.00.

⁴ Ibid.,

⁵ Setyawan, 2017, <https://www.kompasiana.com/udiartya/5a1e29aeb3f86c691f685932/me-mahami-grondkaart-sebagai-bukti-kepemilikan-tanah>, Dikunjungi pada tanggal 11 Juli 2024 pukul 18.00.

2) Tanah PT Kereta Api Indonesia yang digunakan untuk prasarana pokok seperti jalan rel, tempat berdirinya bangunan, perangkat persinyalan, telekomunikasi, diberikan dengan hak pakai selama aktif dipergunakan untuk lalu lintas aktif atas nama Departemen perhubungan.

3) Tanah PT Kereta Api Indonesia yang digunakan selain untuk prasarana pokok dapat diberikan dengan Persetujuan Bangunan Gedung atau disingkat PBG selama 30 Tahun atau dengan hak pengelolaan bila selain dipergunakan oleh PT. Kereta Api (*Persero*) yang digunakan oleh PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) juga diperuntukan pihak lain”.⁶

Saat ini masih terdapat tanah aset dari PT KAI termasuk didalamnya jalur kereta api yang tidak difungsikan atau tidak aktif. Jalur kereta api menurut Pasal 1 angka 4 UU No.23/2007 didefinisikan “*Jalur terdiri atas rangkaian petak jalan rel yang meliputi ruang manfaat jalur kereta api, ruang milik jalur kereta api, dan ruang pengawasan jalur kereta api, termasuk bagian atas dan bawahnya yang diperuntukkan bagi lalu lintas kereta api.*” Mengacu pada penjelasan Pasal 37 Ayat (1) “*ruang manfaat jalur kereta api meliputi jalan rel dan bidang tanah di kiri dan kanan jalan rel beserta ruang di kiri, kanan, atas, dan bawah yang digunakan untuk konstruksi jalan rel dan penempatan fasilitas operasi kereta api serta bangunan pelengkap lainnya*”. Lalu untuk ruang pengawasan jalur kereta api berdasarkan Pasal 44 UU No.23/2007 mendefinisikan “*ruang pengawasan jalur kereta api adalah bidang tanah atau bidang lain di kiri dan di kanan ruang milik jalur kereta api untuk pengamanan dan kelancaran operasi kereta api*”.

Adapun lembaga yang bertanggung jawab mengawasi jalur perkeretaapian adalah PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) melalui Direktur Jenderal Perkeretaapian berdasarkan UU No.23/2007, yang dijelaskan lebih rinci dalam Pasal 60 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 7 Tahun

⁶ Aisyah, “Pengelolaan Tanah Aset Pt. Kereta Api Indonesia (*Persero*) Sebagai Barang Milik Negara Di Kota Payakumbuh”, Tesis, Universitas Andalas, 2018, hlm.7.

2022 tentang Penyelenggaraan Kereta Api Kecepatan Tinggi (selanjutnya disebut Permenhub No.7/2022) yang berbunyi “*Direktur Jenderal melakukan pengendalian dan pengawasan atas pengujian, perawatan, pemeriksaan, dan pemantauan sistem bencana alam Prasarana Perkeretaapi.....*”.

Apabila mengacu kepada Peraturan Menteri Keuangan Nomor 40 tahun 2024 tentang Tata Cara Penggunaan Barang Milik Negara (BMN) (selanjutnya disebut PMK No.40/2024). Dalam Pasal 3 menyatakan bahwa: “*Penggunaan BMN dibatasi hanya untuk penyelenggaraan tugas dan fungsi Kementerian/Lembaga*”. Selanjutnya pada Pasal 4 menyatakan “*Pengguna Barang wajib menyerahkan BMN berupa tanah dan/atau bangunan yang tidak digunakan dalam penyelenggaraan tugas dan fungsinya kepada pengelola barang*”.

Penggunaan Barang Milik Negara (BMN) berdasarkan Pasal 1 ayat 9 menyatakan, “*Penggunaan adalah kegiatan yang dilakukan oleh Pengguna Barang dalam mengelola dan menatausahakan BMN yang sesuai dengan tugas dan fungsi instansi yang bersangkutan*”. Pengelolaan BMN harus dilaksanakan berdasarkan asas fungsional, kepastian hukum, transparansi, efisiensi, akuntabilitas, dan kepastian nilai. Hal ini berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2020 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 Tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah (selanjutnya disebut PP No.28/2020).

Namun kenyataannya, terdapat berbagai masalah dalam pengelolaan tanah aset PT KAI, terutama di PT KAI Divre II Sumbar khususnya di Kota Bukittingi, yang dianggap tidak sesuai dengan ketentuan perundang-undangan. Kondisi ini menimbulkan keprihatinan, mengingat sebagian besar tanah aset

PT KAI Divre II Sumbar belum memiliki kepastian hukum yang cukup, terutama yang masih dalam bentuk *Grondkaart*. Hal ini menciptakan celah untuk potensi masalah hukum dan pengelolaan yang tidak sesuai peraturan. Pentingnya memiliki status hak yang jelas atas tanah aset menjadi krusial dalam rangka pemeliharaan fisik dan yuridis. Keberlanjutan pengelolaan tanah tersebut seharusnya didasarkan pada kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan, guna memastikan bahwa tanah tersebut digunakan dengan tepat sesuai dengan peruntukannya.

Berdasarkan data yang diperoleh dari Bagian Aset PT KAI Divre II Sumbar, terungkap bahwa PT KAI ini memiliki aset tetap berupa tanah seluas 9.760.793 M2. Namun, dari keseluruhan lahan yang dikuasai, hanya sekitar 9,81% atau sebanyak 957.206 M2 yang sudah didaftarkan atau memiliki status hak menurut hukum pertanahan nasional. Sementara sisanya masih dalam bentuk *Grondkaart*, hal demikian menunjukkan adanya ketidakpastian status hukum terkait sebagian besar tanah aset PTKAI Divre II Sumatera Barat.⁷

Pesoalan lainnya, berdasarkan Keputusan Kepala Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat: Nomor KP.105/SK.06.A/BTP-SBB/2021 tentang Rencana Strategi Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat Tahun 2021-2024 yang menyajikan data berupa gambar jaringan rel kereta api dan kondisi prasarana, termasuk didalamnya aset tanah PT KAI di Kota Bukittinggi. Aset tanah PT KAI di Kota Bukittinggi terhitung luas tanah asetnya sebesar 8,60 hektar yang terbentang dari Kelurahan Sapiran sampai Kelurahan Garegeh. dari total luas

⁷ Oki Nasrul, "Pemanfaatan Tanah Aset Pt Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional II Sumatera Barat Oleh Pihak Ketiga", *Soumatra Law Review*, Vol.2, No.2, 2019, hlm.153.

tanah aset tersebut, terhitung 1,7 hektar aset tanah PT KAI dikuasai oleh pihak ketiga secara ilegal.

Tanah aset tersebut, yang seharusnya menjadi tanah aset PT KAI, saat ini justru banyak dikuasai oleh masyarakat untuk membangun rumah dan dihuni, yang statusnya ilegal. Kondisi itu tentunya sangat merugikan perusahaan, belum lagi kebanyakan masyarakat menggunakan aset PT KAI tersebut tidak sesuai fungsinya, yang lebih parahnya tanah aset tersebut dialihfungsikan menjadi pemukiman warga, ruko, dan juga pasar. Hal ini tentunya sangat tidak sesuai dengan fungsi dari pembangunan, penguasaan, dan pengelolaan aset tersebut. Masalah ini mencakup berbagai aspek, termasuk ketidakfungsian tanah sesuai peruntukannya, kekurangan registrasi atau status hak hukum pertanahan nasional, dan ketidakpahaman terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Dalam Pasal 140 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2011 Tentang Perumahan Dan Kawasan Permukiman (selanjutnya disingkat UU 1/2011) sesungguhnya sudah dijelaskan tentang larangan bagi siapapun untuk membuat atau mendirikan permukiman di jalur rel kereta api, dalam pasal tersebut berbunyi, *“Setiap orang dilarang membangun, perumahan, dan/atau permukiman di tempat yang berpotensi dapat menimbulkan bahaya bagi barang ataupun orang”*.

Berdasarkan Pasal 178 UU 23/2007 Menyebutkan:

“Setiap orang dilarang membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul, bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi, atau menempatkan barang pada jalur kereta api yang dapat mengganggu pandangan bebas dan membahayakan keselamatan perjalanan kereta api”

Namun, masih terdapat masyarakat yang membangun di atas tanah aset PT KAI tanpa izin. Hal ini bertentangan dengan apa yang diatur dalam UU

No.1/2011 dan UU No.23/2007, sudah tertulis jelas larangan tentang mendirikan permukiman di sepanjang tanah aset PT KAI. Pemerintah dan lembaga yang mengawasi perkeretaapian dalam hal ini pemerintah daerah Kota Bukittinggi yaitu Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Bukittinggi dan lembaga pengawas perkeretaapian yaitu PT Kereta Api Indonesia Divre II Sumatera Barat.

Dari uraian latar belakang dan permasalahan di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian hukum dengan judul “**PENERTIBAN PENGUASAAN ASET PERSEROAN TERBATAS KERETA API INDONESIA(PERSERO) SECARA ILEGAL DI KOTA BUKITTINGGI**”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya, maka permasalahan yang dikemukakan dalam rumusan masalah ini antara lain:

1. Bagaimana Upaya Penertiban Penguasaan Aset PT KAI (PERSERO) Secara Ilegal di Kota Bukittinggi?
2. Apa yang Menjadi Hambatan Dalam Upaya Penertiban Penguasaan Aset PT KAI (PERSERO) Secara Ilegal di Kota Bukittinggi?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah yang sudah dijabarkan, maka tujuan dari penelitian ini antara lain:

1. Untuk Memperoleh Pemahaman Mengenai Upaya Penertiban Penguasaan Aset PT KAI (PERSERO) Secara Ilegal di Kota Bukittinggi.
2. Untuk Mengetahui Hambatan Dalam Upaya Penertiban Penguasaan Aset PT KAI (PERSERO) Secara Ilegal di Kota Bukittinggi.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk mengembangkan khasanah ilmu hukum khususnya mengenai Penertiban Penguasaan Aset PT KAI (PERSERO) Secara Ilegal di Kota Bukittinggi.
- b. Penelitian ini dapat menambah wawasan terhadap ilmu pengetahuan hukum administrasi negara mengenai Penertiban Penguasaan Aset PT KAI (PERSERO) Secara Ilegal di Kota Bukittinggi.
- c. Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat sebagai referensi bahan bacaan di bidang Hukum Administrasi Negara.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pikiran bagi masyarakat dan pihak-pihak terkait yang berhubungan dengan pemanfaatan dan penyelesaian terhadap penguasaan tanah aset milik PT Kereta Api Indonesia (Persero).

E. Metode Penelitian

Penelitian merupakan suatu sarana pokok dalam pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, oleh karena itu penelitian bertujuan untuk mengungkapkan kebenaran secara sistematis, metodologis dan konsisten dengan mengandalkan analisa dan konstruksi.⁸

Metode penelitian yang penulis gunakan adalah yuridis sosiologis yaitu cara prosedur yang dipergunakan untuk memecahkan masalah penelitian dengan

⁸ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Suatu Tinjauan Singkat*, Raja Grafindo Pers, Jakarta, 2007, hlm.1.

meneliti data sekunder terlebih dahulu untuk kemudian dilanjutkan dengan mengadakan penelitian terhadap data primer di lapangan. Penggunaan dari metode yuridis sosiologis dalam penelitian ini, yaitu berpedoman kepada peraturan perundang-undangan yang telah tersedia dan juga dari hasil pengumpulan dan penemuan data serta informasi melalui studi lapangan terhadap perumusan yang dipergunakan dalam menjawab permasalahan penelitian yang ada didalam skripsi ini.⁹

1. Sifat Penelitian

Berdasarkan tujuan yang hendak dicapai pada ini, maka penelitian yang dilakukan bersifat deskriptif analitis. Dikatakan deskriptif, karena penelitian ini diharapkan mampu memberikan penjelasan tentang suatu gambaran, keadaan, suasana dan kondisi mengenai gambaran tentang perananan partisipasi masyarakat dalam pembentuka peraturan daerah, selanjutnya dianalisis dengan mengacu dan berpedoman pada bahan pustaka.

2. Jenis dan Sumber Data

Bahan hukum yang akan dipergunakan dalam penelitian ini dikumpulkan berupa data sekunder dengan bahan hukum:

a. Jenis Data

Jenis data terbagi dua yaitu data primer dan data sekunder, sebagai berikut:

1) Data Primer

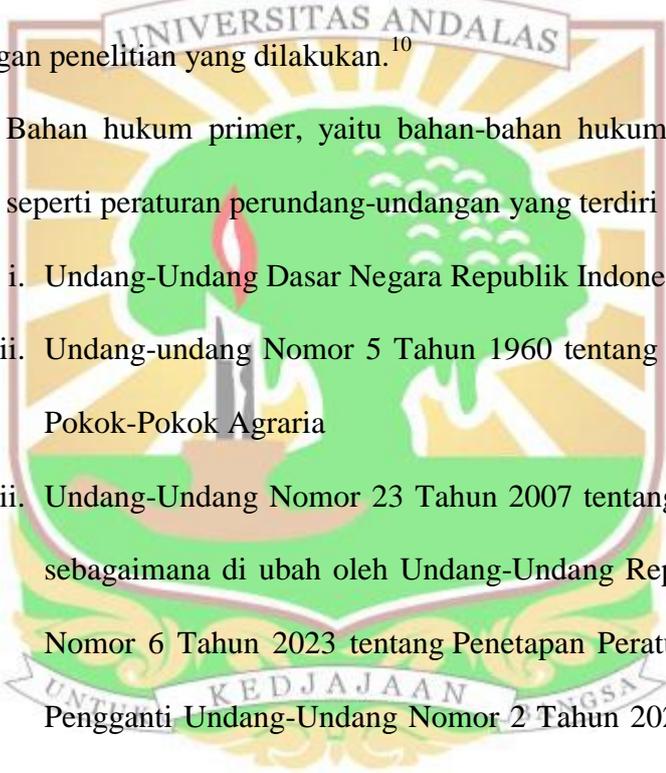
Data primer, yaitu data yang diperoleh langsung dari sumber pertama atau diperoleh langsung dari penelitian lapangan (*field research*) yaitu melalui wawancara (*interview*) dan pen pengamatan yang dilakukan terhadap sampel yang telah ditentukan. Wawancara

⁹ Goenawan, *Panduan Mengurus Sertifikat Tanah & Properti*, Best Publisher, Yogyakarta, 2009, hlm.81

dilakukan terhadap responden yang dipilih dalam penelitian ini yang didapatkan secara langsung dari para responden dan narasumber tentang obyek yang diteliti

2) Data Sekunder

Data sekunder yaitu data yang telah dikumpulkan untuk maksud menyelesaikan masalah yang akan dihadapi. Data ini dapat ditemukan dengan cepat. Dalam penelitian ini yang menjadi sumber data sekunder adalah literatur artikel, jurnal, serta situs diinternet yang berkenaan dengan penelitian yang dilakukan.¹⁰

- 
- a) Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat seperti peraturan perundang-undangan yang terdiri dari:
- i. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
 - ii. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria
 - iii. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian sebagaimana di ubah oleh Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang
 - iv. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan Dan Kawasan Permukiman sebagai mana di ubah oleh Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-

¹⁰ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Alfabeta, Bandung, 2009, hlm.15.

Undang Nomor 2 Tahun 2023 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang

- v. Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (persero))
 - vi. Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah
 - vii. Pemerintah No 18 tahun 2021 tentang Hak pengelolaan, hak atas tanah, satuan rumah susun, dan pendaftaran tanah
 - viii. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 40 Tahun 2024 tentang Tata Cara Penggunaan Barang Milik Negara
 - ix. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 7 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Kereta Api Kecepatan Tinggi
- b) Bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisa bahan hukum primer yaitu buku-buku, makalah-makalah dan hasil-hasil penelitian terdahulu.
- c) Bahan Hukum tersier, merupakan bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder.

b. Sumber Data

1) Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Penelitian lapangan (*field research*) dilakukan dalam kehidupan yang sebenarnya.

2) Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Penelitian ini menggunakan data kepustakaan yang bersumber antara lain:

- a) Perpustakaan Universitas Andalas
- b) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Andalas
- c) Bahan-bahan yang tersedia diinternet
- d) Peraturan Perundang-undangan

3. Teknik Pengumpulan Data

Dalam mengumpulkan data-data penulis menggunakan metode pengumpulan data sebagai berikut:

a. Wawancara

Dalam kegiatan pengumpulan data penulis menggunakan teknik wawancara. Wawancara adalah proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab, dan bertatap muka antara si penanya atau pewawancara dengan si penjawab atau responden dengan menggunakan alat yang dinamakan *interview guide* (panduan wawancara).

Wawancara yang penulis lakukan adalah wawancara yang semi terstruktur yang maksudnya wawancara yang menggunakan daftar pertanyaan yang telah disiapkan dan sesuai dengan rumusan masalah selanjutnya diajukan pada responden, kemudian dimungkinkan berkembang pada pertanyaan lainnya dalam rangka mengumpulkan data valid melalui lembaga dan masyarakat yaitu Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Bukittinggi yaitu Bapak Hefrinal Lubis, S.T., MPWK. selaku kepala bidang tata ruang Dinas PUPR

Kota Bukittinggi, PT Kereta Api Indonesia Divre II Sumatera Barat yaitu Bapak Radno Nofrianto, M.M. selaku staff penjagaan aset PT KAI Divre II Sumatera Barat dan masyarakat yang melakukan penguasaan terhadap tanah aset PT KAI di Kota Bukittinggi (Bapak P warga Kelurahan Birugo, Bapak D Kelurahan Pakan Kurai, Bapak S Warga Kelurahan Pakan Kurai, Bapak Y warga Kelurahan Aur Tajungkan Tengah Sawah, Bapak P warga Kelurahan Aur Tajungkang Tengah Sawah, Bapak R warga Kelurahan Aur Tajungkang Tengah Sawah, Ibuk G warga Kelurahan Pakan Kurai, Bapak H warga kelurahan Pakan Kurai, Bapak S warga Kelurahan Pakan Kurai, Ibuk L warga Kelurahan Pakan Kurai, Ibuk L warga Kelurahan Campago Ipuh, Bapak D warga Kelurahan Manggis Ganting, Bapak G warga kelurahan Manggis Ganting, Bapak H warga Kelurahan Garegeh, Bapak D warga Kelurahan Garegeh) .

b. Studi Dokumen

Studi dokumen bagi penelitian hukum meliputi bahan-bahan hukum yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.¹¹

4. Teknik Pengolahan Data

Sebelum melakukan analisis data, data yang ditemukan dan dikumpulkan diolah terlebih dahulu dengan cara melakukan pengoreksian terhadap data yang didapat baik itu temuan-temuan di lapangan maupun data-data yang berasal dari buku maupun aturan-aturan hukum. Tahap pengolahan data yang penulis gunakan adalah *editing*.

¹¹Amirudin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penulisan Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011, hlm.31.

Editing adalah kegiatan yang dilakukan penulis yakni memeriksa kembali mengenai kelengkapan jawaban yang diterima, kejelasannya, konsistensi jawaban atau informasi, relevansinya bagi penelitian maupun keseragaman data yang diterima atau yang didapatkan oleh penulis.

5. Teknik Pengambilan Sampel

Sampel merupakan himpunan atau sebagian dari populasi. Dalam suatu penelitian, pengumpulan data dilakukan terhadap sampel. Dalam suatu penelitian, pengumpulan data dilakukan terhadap sampel. Adapun teknik sampling yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah *non-probability sampling* dengan *carapurposive sampling*, yaitu penarikan sampel dengan cara memilih atau mengambil subjek berdasarkan atas alasan tertentu, meskipun demikian sampel yang dipilih dianggap dapat mewakili populasi yang ada.¹²

6. Analisis Data

Analisis dapat dirumuskan sebagai suatu proses penguraian secara sistematis dan konsisten terhadap gejala-gejala tertentu. Setelah hasil dan data diperoleh maupun yang dikumpulkan dari penelitian ini maka dalam menganalisa data tersebut penulis menggunakan metode kualitatif-kuantitatif, maksudnya data yang muncul berwujud uraian kata-kata dan rangkaian angka *statistic* yang hanya sampai pada tahap tabulasi saja yang berhubungan dan berkaitan dengan penertiban terhadap penguasaan tanah aset PT KAI di Kota Bukittinggi.

¹² Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, 2013, hlm. 122.