

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Tanah adalah aset bangsa Indonesia yang merupakan modal dasar pembangunan menuju masyarakat adil dan makmur. Oleh karena itu, pemanfaatannya haruslah didasarkan pada prinsip-prinsip yang tumbuh dan berkembang dalam masyarakat Indonesia. Dalam hal ini harus dihindari adanya upaya menjadikan tanah sebagai barang dagangan, objek spekulasi dan hal lain yang bertentangan dengan prinsip-prinsip yang terkandung dalam Pasal 33 ayat (3) UUD 1945.<sup>1</sup>

Tanah mempunyai peranan penting dalam hidup dan kehidupan masyarakat diantaranya sebagai prasarana dalam bidang perindustrian, perumahan, dan jalan. Tanah dapat dinilai sebagai benda tetap yang dapat digunakan sebagai tabungan masa depan. Selain itu, tanah merupakan tempat pemukiman dari sebagian besar umat manusia, di samping sebagai sumber penghidupan bagi manusia yang mencari nafkah melalui usaha tani dan perkebunan, yang akhirnya tanah juga yang dijadikan persemayaman terakhir bagi seseorang yang meninggal dunia.<sup>2</sup> Karenanya, tanah merupakan faktor pendukung utama kehidupan dan kesejahteraan masyarakat. Fungsi tanah tidak hanya terbatas pada kebutuhan tempat tinggal, tetapi juga tempat tumbuh

---

<sup>1</sup> Arie Sukanti Hutagalung, *“Kewenangan Pemerintah di Bidang Pertanahan”*, (Jakarta: Rajawali, 2008), hlm. 83.

<sup>2</sup> Abdurrahman, *“Masalah Hak-Hak Atas Tanah dan Pembebasan Tanah di Indonesia”*, cet. ke-2, (Bandung: Alumni, 1983), hlm. 1.

kembang sosial, politik, dan budaya seseorang maupun suatu komunitas masyarakat.<sup>3</sup> Dengan demikian, semakin tumbuh kembangnya masyarakat sosial, politik, dan budaya, maka semakin sempit pula tanah untuk berpijak.

Masalah tanah merupakan masalah yang menyangkut hak rakyat yang paling dasar. Tanah di samping mempunyai nilai ekonomis juga berfungsi sosial, oleh karena itulah kepentingan pribadi atas tanah tersebut dikorbankan guna kepentingan umum. Ini dilakukan dengan pelepasan hak atas tanah dengan mendapat ganti rugi yang tidak berupa uang semata akan tetapi juga berbentuk tanah atau fasilitas lain.<sup>4</sup>

Dalam hal ini, tindakan pemerintah telah dilegalisasi oleh konstitusi negara yaitu Undang-Undang Dasar 1945 Pasal 33 ayat (3) yang menyatakan bahwa bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat. Sehubungan dengan hal tersebut di atas, UUPA berpangkal pada pendirian bahwa untuk mencapai apa yang ditentukan dalam Pasal 33 ayat (3) UUD 1945 tidak perlu dan tidak pada tempatnya negara bertindak sebagai pemilik tanah. Lebih tepat jika negara sebagai organisasi kekuasaan seluruh rakyat bertindak selaku badan penguasa. Sesuai dengan pangkal pendirian tersebut, kata “dikuasai” dalam pasal ini bukanlah berarti “dimiliki” tetapi pengertian yang memberi wewenang kepada negara sebagai organisasi kekuasaan dari bangsa

---

<sup>3</sup> Wianahyu Erwiningsih, “*Hak Menguasai Negara atas Tanah*”, Tesis, (Yogyakarta: Universitas Islam Indonesia Fakultas Hukum Program Pascasarjana, 2009), hlm. 1.

<sup>4</sup> Soedharyo Soimin, “*Status Hak dan Pengadaan Tanah*”, (Jakarta, Sinar Grafika, 1993), hlm. 82.

Indonesia, sesuai dengan UUPA Pasal 2 ayat (2). Hal ini senada dengan yang disampaikan A.P Parlindungan<sup>5</sup> sebagai berikut :

Ayat (1) Pasal 2 ini telah memberikan suatu sikap bahwa untuk mencapai tujuan dari Pasal 33 ayat (3) UUD 1945 tidaklah pada tempatnya bahwa Bangsa Indonesia ataupun negara bertindak sebagai pemilik tanah. Hal ini sesuai dengan penjelasan dari UUPA tersebut sehingga negara sebagai suatu organisasi kekuasaan seluruh rakyat (bangsa) bertindak selaku badan penguasa sehingga tepatlah sikap tersebut bahwa bumi, air, ruang angkasa dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya pada tingkatan tertinggi dikuasai oleh negara. Dari penjelasan UUPA mengenai hal ini dinyatakan bahwa wewenang hak menguasai dari negara ini dalam tingkatan tertinggi :

- a. Mengatur dan menyelenggarakan peruntukan, penggunaan, persediaan dan pemeliharaannya.
- b. Menentukan dan mengatur hak-hak yang dapat dipunyai atas (bagian dari) bumi, air dan ruang angkasa itu.

Menentukan dan mengatur hubungan-hubungan hukum antar orang-orang dan perbuatan-perbuatan hukum yang mengenai bumi, air dan ruang angkasa.<sup>6</sup>

Undang-Undang Pokok Agraria sendiri melalui Pasal 16, memberikan landasan hukum bagi pengambilan tanah hak ini dengan menentukan: untuk kepentingan umum, termasuk kepentingan bangsa dan negara serta

---

<sup>5</sup> A.P Parlindungan, "*Konversi Hak-hak atas Tanah*", (Jakarta: Mandar Maju, 1990), hlm. 43.

<sup>6</sup> Citraningtyas Wahyu Adhie, "*Pelaksanaan Pengadaan Tanah Untuk Jalan Lingkar Kota Oleh Pemerintah Kabupaten Wonogiri*", *Skripsi*, (Surakarta: Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta, 2010), hlm. viii.

kepentingan bersama dari rakyat, hak-hak atas tanah dapat dicabut, dengan memberi ganti kerugian yang layak menurut cara yang diatur dengan undang-undang. Undang-undang yang mengatur tentang pengadaan tanah adalah UU Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum. Dalam Pasal 6 Perpres Nomor 65 Tahun 2006 menyatakan bahwa Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum dilaksanakan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah adalah digunakan untuk pembangunan jalan umum dan jalan tol, rel kereta api (di atas tanah, di ruang atas tanah, ataupun di ruang bawah tanah), satuan air minum/air bersih, saluran pembuangan air dan sanitasi; waduk, bendungan irigasi dan bangunan pengairan lainnya; pelabuhan, bandar udara, stasiun kereta api dan terminal; fasilitas keselamatan umum, seperti tanggul penanggulangan bahaya banjir, lahar, dan lain-lain bencana; tempat pembuangan sampah; cagar alam dan cagar budaya; dan pembangkit transmisi, dan distribusi tanpa listrik.<sup>7</sup>

Pengadaan tanah yang dimaksud di sini adalah kegiatan menyediakan tanah dengan cara memberi ganti kerugian yang layak dan adil kepada pihak yang berhak.<sup>8</sup> Yaitu pihak yang menguasai tanah atau memiliki objek pengadaan tanah.<sup>9</sup> Sementara, ganti kerugian adalah penggantian yang layak dan adil kepada pihak yang berhak dalam proses pengadaan tanah. Adapun

---

<sup>7</sup> Pasal 6 Peraturan Presiden Nomor 65 Tahun 2006 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 36 Tahun 2005 tentang Pengadaan Tanah bagi Pelaksanaan Pembangunan untuk Kepentingan Umum.

<sup>8</sup> Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum.

<sup>9</sup> *Ibid*, Pasal 1 angka 3.

aspek-aspek ganti kerugian yang layak pada prinsipnya harus memenuhi tiga aspek, yaitu aspek ekonomi, aspek sosiologis, dan aspek filosofis.<sup>10</sup>

Peraturan atau regulasi terkait pengadaan tanah untuk kepentingan umum di Indonesia menyebutkan bahwa dasar nilai ganti rugi tanah berdasarkan NJOP sebuah penaksiran yang berdasarkan NJOP berarti mengurangi nilai tanah pada objek-objek tertentu. Karena itu, peran penilai harga tanah sangat menentukan nilai ekonomis tanah yang layak dengan spirit tidak merugikan rakyat pemegang hak atas tanah.<sup>11</sup>

Dari segi sosiologis, pemegang hak atas tanah berhak mendapatkan ganti rugi terhadap peralihan profesi akibat pelepasan tanah sebagai mata pencaharian. Para pengusaha mikro seperti pengusaha showroom, pedagang sate, pedagang angkringan, dan lain sebagainya yang berada di wilayah pambangunan harus membebaskan tanahnya dan merelakan lahan parkirnya menyempit hanya untuk kepentingan umum. Selain itu, relokasi atau perpindahan tempat dari sebuah komunitas yang sudah menyatu dengan pemilik tanah membuat mereka enggan untuk melepaskan hak mereka atas tanah.

Pemilik tanah mengalami ketercabutan dari kehidupan sosial di tempat mereka tinggal sebelumnya.<sup>12</sup>

Sementara dari aspek filosofis, dalam kaitannya dengan hukum, 6 maka keadilan adalah salah satu persoalan yang paling menonjol.<sup>13</sup> Karena terkait

---

<sup>10</sup> Bernhad Limbong, *“Pengadaan Tanah untuk Pembangunan”*, (Jakarta: Margaretha Pustaka, 2011), hlm. 369.

<sup>11</sup> *Ibid.*

<sup>12</sup> *Ibid.*, hlm. 376-377.

perhitungan kerugian nonfisik, yang menjadi persoalan adalah bagaimana merumuskan alat ukur ganti rugi nonfisik karena kerugian sosiologis dan filosofis bersifat abstrak. Sehingga dalam hal ini yang menjadi acuan adalah keadilan, kenyamanan, dan kebahagiaan sehingga kerugian sosiologis dan filosofis di tempat yang lama mendapat kompensasi<sup>14</sup> di tempat yang baru.<sup>15</sup>

Dengan adanya progam Nasional Pengadaan Tanah yang dilakukan di seluruh Indonesia dan Pengadaan Tanah untuk jalur KA Solo Balapan – Bandara Adi Soemarmo menjadi salah satunya, pasti terdapat hambatan dan penyelesaiannya. Proses pembebasan tanah tidak akan pernah lepas dengan adanya masalah ganti rugi, maka perlu diadakan penelitian terlebih dahulu terhadap segala keterangan dan data data yang diajukan dalam mengadakan taksiran pemberian ganti rugi. Apabila telah tercapai suatu kesepakatan mengenai bentuk dan besarnya ganti rugi, maka baru dilakukan pembayaran ganti rugi kemudian dilanjutkan dengan pelepasan atau penyerahan hak atas tanah yang bersangkutan.

Mekanisme musyawarah yang seharusnya menjadi sarana untuk mencari jalan tengah dalam menentukan besarnya ganti kerugian seringkali tidak mencapai kata sepakat dan karenanya dengan alasan kepentingan umum, maka pemerintah melalui panitia pengadaan tanah dapat menentukan secara sepihak besarnya ganti rugi dan kemudian menitipkannya ke pengadilan negeri setempat.

---

<sup>13</sup> *Ibi*, hlm. 379.

<sup>14</sup> Kompensasi sama dengan ganti rugi dalam buku Bernhad Limbong yang berjudul “*Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan*” pada halaman 363.

<sup>15</sup> *Ibid*, hlm. 379.

Saat ini, di Indonesia sedang gencar-gencarnya melakukan pembangunan infrastruktur. Diantaranya pembangunan Jalan Tol, MRT dan LRT, Green Building, termasuk jalur track Stasiun menuju Bandara. Salah satunya yang sedang dilaksanakan di Stasiun Solo Balapan – Bandara Adi Soemarmo. Dalam proses pembuatan jalur Kereta Api Bandara Solo membutuhkan sekitar 423.252 m<sup>2</sup> yang merupakan lahan milik Kementerian Pekerjaan Umum (110.112 m<sup>2</sup>), TNI AU (17.130 m<sup>2</sup>), PT Angkasa Pura (AP) I (17.130 m<sup>2</sup>), lahan warga di sekitar tol (251.330 m<sup>2</sup>), dan lahan warga di Kelurahan Kadipiro, Banjarsari, Solo (37.550 m<sup>2</sup>). Total pembebasan lahan di Kadipiro, Solo, ada 103 bidang, 93 bidang diantaranya milik warga, sisanya adalah jalan dan sungai. Dari 93 bidang lahan milik warga, total ada 72 bangunan yang harus dibongkar. Sebagian warga sudah menerima ganti rugi pembebasan lahan. Hanya 14 warga yang menolak. Selain itu, ada 243 bangunan warga di bantaran rel (lahan PT KAI) wilayah Kelurahan Kadipiro, yang juga harus dibongkar. Mereka sudah mendapat santunan dari pemerintah. Sedangkan di daerah Boyolali, lahan milik warga yang harus dibebaskan tersebar di beberapa wilayah diantaranya di Kecamatan Ngeplak, yang mana meliputi Desa Sawahan, Pandeyan, Donohudan, Dibal, Sindon, hingga daerah Ngesrep.

Jumlah lahan yang dibebaskan berkurang setelah perubahan rencana rel dibangun dengan konsep “melayang”. Sebagian jalur kereta bandara Solo akan dibuat melayang dari Lemah Abang, Kadipiro, Solo, sampai Bandara Adi Soemarmo sepanjang 10 km. Jalur melayang ini ada bersisian dengan tol

Soker. Untuk jalur kereta api bandara Solo akan menggunakan jalur milik PT KAI yang sudah ada yaitu sepanjang 3 km dan jalur baru sepanjang 10 km yang akan dibangun dari Stasiun Kalioso menuju Bandara Adi Soemarmo.

Hingga saat ini proyek jalur kereta Solo Balapan – Bandara Adi Soemarmo belum menunjukkan perkembangan yang signifikan. Proyek yang ditargetkan selesai Desember 2018 itu baru terlaksana sekitar 46 persen. Salah satu hambatan yang membuat proyek ini terhambat yaitu pembebasan lahan sehingga membuat seolah proyek ini hanya jalan di tempat. General Manager Bandara International Adi Soemarmo, Abdullah Usman menjelaskan, pembebasan lahan menjadi masalah utama yang harus segera diselesaikan. Dari data yang dimiliki Badan Pertanahan Nasional (BPN), pembebasan lahan untuk proyek tersebut baru mencapai 20 persen. Masih ada puluhan warga yang masih belum mau untuk melepaskan tanahnya. Alasannya, besaran ganti untung yang ditawarkan pemerintah belum sesuai. Warga meminta ganti rugi minimal 3 kali dari harga pasaran. Selain masalah pembebasan lahan, ada permasalahan lain yang harus diselesaikan dan menghambat proyek ini yaitu pembangunan tiga pilar penyangga rel yang dibebankan pada PT Angkasa Pura (AP) I, seharusnya pembangunan ini masuk ranahnya Balai Teknik Perkeretaapian (BTP).

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk meneliti lebih dalam lagi tentang program Nasional ini dan mengambil judul **“TINJAUAN YURIDIS PENGADAAN TANAH JALUR KERETA API SOLO BALAPAN-BANDARA ADI SOEMARMO”**

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian di atas penulis mengumpulkan beberapa masalah yang akan di teliti lebih rinci dan detail, diantaranya adalah :

1. Bagaimana pelaksanaan pengadaan tanah yang dilakukan untuk pembangunan jalur Kereta Api Solo Balapan – Bandara Adi Soemarmo?
2. Apa hambatan yang dihadapi dalam proses pembangunan jalur Kereta Api Solo Balapan – Bandara Adi Soemarmo?
3. Bagaimana penyelesaian hambatan terhadap pengadaan tanah termasuk ganti rugi untuk pembangunan jalur Kereta Api Solo Balapan – Bandara Adi Soemarmo?

## **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah yang akan diteliti lebih rinci oleh penulis, maka terdapat tujuan penelitian antara lain sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui bagaimana proses pelaksanaan dalam pengadaan tanah jalur Kereta Api Solo Balapan – Bandara Adi Soemarmo.
2. Untuk menjelaskan hambatan apa saja yang terjadi pada saat pengadaan tanah jalur Kereta Api Solo Balapan – Bandara Adi Soemarmo.
3. Untuk menjelaskan bagaimana penyelesaian masalah-masalah yang terjadi di dalam pengadaan tanah jalur Kereta Api Solo Balapan – Bandara Adi Soemarmo.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Suatu penelitian yang dilakukan harus dapat memberikan manfaat yang jelas bagi orang yang membacanya. Adapun manfaat yang ingin didapatkan oleh penulis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Secara Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi perkembangan ilmu hukum, khususnya di bidang Hukum Agraria terutama hukum agraria/ pertanahan dalam pelaksanaan pengadaan tanah untuk kepentingan umum.

2. Secara Praktis

a) Hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi para praktisi, umumnya praktisi hukum dan khususnya praktisi Hukum Agraria dalam hal dapat memberikan masukan untuk memecahkan berbagai masalah di bidang hukum agraria terutama mengenai pengadaan tanah untuk kepentingan umum. Bagi masyarakat dapat memberikan wawasan mengenai ganti rugi dan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Bagi pemerintah sebagai masukan mengenai pelaksanaan pengadaan tanah bagi kepentingan umum agar dapat berjalan dengan baik, sehingga tidak menimbulkan konflik antara pemerintah dan masyarakat.

b) Hasil penelitian menjadi tambahan pengetahuan bagi penulis mengenai penyelesaian ganti rugi dan proses pelaksanaan pengadaan tanah jalur Kereta Api Solo Balapan – Bandara Adi Soemarmo

Surakarta dan sebagai tugas akhir yang dijadikan syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Universitas Islam Sultan Agung Semarang.

## **E. Terminologi**

Untuk mempermudah dan tidak menimbulkan kekeliruan dalam memahami judul penelitian ini, maka penulis wajib menjelaskan maksud dari judul penelitian **“TINJAUAN YURIDIS DALAM PENGADAAN TANAH JALUR KERETA API SOLO BALAPAN – BANDARA ADI SOEMARMO” (Studi Di Badan Pertanahan Nasional Surakarta).**

Berikut penjelasan dari istilah judul penelitian tersebut :

### **1. Tinjauan Yuridis**

Menurut kamus besar bahasa Indonesia, pengertian tinjauan adalah mempelajari dengan cermat, memeriksa (untuk memahami), pandangan, pendapat (sesudah menyelidiki, mempelajari, dan sebagainya). Menurut Kamus Hukum, kata yuridis berasal dari kata Yuridisch yang berarti menurut hukum atau dari segi hukum. Dapat disimpulkan tinjauan yuridis berarti mempelajari dengan cermat, memeriksa (untuk memahami), suatu pandangan atau pendapat dari segi hukum.

### **2. Pengadaan Tanah**

Adalah setiap kegiatan untuk mendapatkan tanah dengan cara memberikan ganti rugi kepada yang melepaskan atau menyerahkan tanah, bangunan, tanaman, dan benda- benda yang berkaitan dengan tanah.

### **3. Jalur**

Jalur adalah bagian jalan yang dipergunakan untuk lalu lintas kendaraan; Jalur adalah bagian jalur yang memanjang dengan atau tanpa marka jalan, yang memiliki lebar cukup untuk satu kendaraan bermotor sedang berjalan, selain sepeda motor.

### **4. Kereta Api**

Kereta api adalah bentuk transportasi rel yang terdiri dari serangkaian kendaraan yang ditarik sepanjang jalur kereta api untuk mengangkut kargo atau penumpang. Gaya gerak disediakan oleh lokomotif yang terpisah atau motor individu dalam beberapa unit.

### **5. Bandara**

Bandar udara (disingkat: bandara) atau pelabuhan udara merupakan sebuah fasilitas tempat pesawat terbang dapat lepas landas dan mendarat. Bandar udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landas pacu namun bandara-bandara besar biasanya dilengkapi berbagai fasilitas lain, baik untuk operator layanan penerbangan maupun bagi penggunanya.

## **F. Metode Penelitian**

### **1. Metode Pendekatan**

Metode yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis empiris. Pendekatan yuridis empiris adalah penelitian hukum mengenai pemberlakuan atau implementasi ketentuan hukum

normatif secara *in action* pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat.<sup>16</sup>

Penelitian yuridis empiris adalah penelitian lapangan (penelitian terhadap data primer) yaitu suatu penelitian meneliti peraturan-peraturan hukum yang kemudian digabungkan dengan data dan perilaku yang hidup ditengah-tengah masyarakat.

## 2. Jenis Data

Sumber data adalah segala keterangan atau informasi mengenai hal yang berkaitan dengan masalah yang dibahas, tempat di mana data yang diperlukan dalam penelitian ini diperoleh. Dalam penelitian **“TINJAUAN YURIDIS DALAM PENGADAAN TANAH JALUR KERETA API SOLO BALAPAN – BANDARA ADI SOEMARMO”** terdapat 2 jenis data yang digunakan yaitu

### a) Data Primer

Data yang di dapat langsung dari sumber pertama, baik individu atau perseorangan seperti hasil dari observasi atau pengamatan langsung yang dilakukan oleh peneliti atau hasil wawancara dengan informan.

### b) Data Sekunder

Data sekunder yang terkait dengan suatu peristiwa yang sudah ada sebelumnya yang diperoleh dari dokumen, laporan hasil

---

<sup>16</sup> Abdulkadir Muhammad, *“Hukum dan Penelitian”*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, hlm 134.

penelitian, artikel-artikel, serta bentuk-bentuk lain yang dapat memberikan informasi kaitannya dengan penelitian ini.

### **3. Sumber Data**

Sumber data yang digunakan dalam penelitian deskriptif adalah sumber data primer dan sekunder. Data primer data yang bersumber dari wawancara informan atau penelitian secara langsung, sedangkan data sekunder data yang bersumber dari bahan-bahan kepustakaan, berupa dokumen, buku, laporan, arsip, dan literatur-literatur yang berkaitan dengan masalah yang diteliti. Sumber data sekunder yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

#### **a) Bahan Hukum Primer**

- 1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Amandemen IV.
- 2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria.
- 3) Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara.
- 4) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.
- 5) Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintah.
- 6) Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1996 tentang Hak Guna Usaha, Hak Guna Bangunan dan Hak Pakai atas Tanah.

- 7) Peraturan Pemerintah Nomor 24 tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah.
- 8) Peraturan pemerintah Nomor 128 Tahun 2015 tentang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional.
- 9) Peraturan Presiden Nomor 17 tahun 2015 tentang Kementerian Agraria dan Tata Ruang.
- 10) Peraturan Presiden Nomor 20 tahun 2015 tentang Badan Pertanahan Nasional.
- 11) Instruksi Presiden Nomor 2 tahun 2018 tentang Percepatan Pendaftaran Tanah Sistematis Lengkap di Seluruh Wilayah Republik Indonesia.
- 12) Peraturan Menteri Negara Agraria/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 3 tahun 1997 tentang Ketentuan Pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 24 tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 8 tahun 2012 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Negara Agraria/ Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 3 tahun 1997 tentang ketentuan Pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah.

13) Peraturan Menteri Negara Agraria/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 9 Tahun 1999 tentang Tata Cara Pemberian dan Pembatalan Hak atas Tanah Negara dan Hak Pengelolaan.

14) Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 33 tahun 2016 tentang Surveyor Kadaster Berlisensi.

b) Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer dan tidak berkekuatan mengikat secara yuridis seperti buku-buku, karya ilmiah dan internet.

c) Bahan Hukum Tersier

Bahan Hukum Tersier adalah bahan hukum yang menguatkan penjelasan dari bahan hukum primer dan sekunder yaitu berupa kamus hukum.

#### **4. Teknik Pengumpulan Data**

Penelitian kasus ini menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut :

a) Observasi

Merupakan metode mengumpulkan data dengan cara mengamati langsung di lapangan. Dalam hal ini khususnya di Kantor Pertanahan Kota Surakarta

b) Wawancara

Wawancara adalah pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu dan dengan wawancara. Dalam hal ini wawancara dengan Kepala Kantor Pertanahan Kota Surakarta, Bapak Sunu Duto Wijomarmo, S.H., MKn.

c) Studi Kasus

Teknik pengumpulan data adalah dengan cara membaca literatur-literatur dan dokumen yang di peroleh dari Kantor Pertanahan Kota Surakarta.

**5. Lokasi Penelitian**

Lokasi yang menjadi objek untuk penelitian ini adalah Kantor Pertanahan Kota Surakarta yang beralamat di Jl. Ki Hajar Dewantoro No. 29, Jebres, Kota Surakarta, Jawa Tengah, sehingga dengan demikian penulis akan mendapatkan data-data yang diperlukan untuk penelitian ini.

**6. Metode Analisis Data**

Metode analisis yang digunakan adalah kualitatif menurut Soerjono Soekanto, metode kualitatif adalah suatu tata cara penelitian yang menghasilkan deskriptif-analisis. Yaitu apa yang dinyatakan oleh responden secara tertulis atau lisan, dan juga perilaku nya yang nyata, diteliti dan dipelajari sebagai sesuatu yang utuh. Metode kualitatif digunakan bukan semata-mata untuk mengungkapkan kebenaran belaka,

akan tetapi untuk memahami kebenaran tersebut.<sup>17</sup> Peneliti hanya menguraikan dan menganalisa dengan kalimat tidak dengan angka.

## **G. Sistematika Penulisan**

Adapun penelitian ini disusun dengan sistematika penulisan sebagai berikut :

### **BAB I                   PENDAHULUAN**

Bab ini berisi tentang Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian, Terminologi, Metode Penelitian, Sistematika Penulisan sebagai dasar untuk penulisan dan pembahasan bab-bab selanjutnya.

### **BAB II                   TINJAUAN PUSTAKA**

Pada tinjauan kepustakaan ini berisikan pengertian Pengadaan Tanah untuk jalur kereta api Solo Balapan – bandara Adi Soemarmo, Pelaksanaan , Hambatan, dan Penyelesaiannya dalam Pengadaan Tanah untuk jalur tersebut.

### **BAB III                 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini merupakan pembahasan rumusan masalah tentang Tinjauan Yuridis yaitu Pelaksanaan, Hambatan, dan

---

<sup>17</sup> Soerjono Soekamto, “*Pengantar Penelitian Hukum*”, (Universitas Indonesia Press: Jakarta,1986), hal 250.

Penyelesaian dalam Pengadaan Tanah untuk jalur kereta api  
Solo Balapan – Bandara Adi Soemarmo.

#### BAB IV PENUTUP

Bab ini berisikan kesimpulan dan saran-saran terhadap permasalahan yang diangkat oleh penulis.