



KONSULTASI NASIONAL

Upaya Penyelesaian Dampak Pembangunan Infrastruktur Khususnya Jalan Tol Melalui **Mediasi Hak Asasi Manusia**



**Komisi Nasional Hak Asasi Manusia
Subkomisi Penegakan HAM Bidang Mediasi
2019**



KONSULTASI NASIONAL: Upaya Penyelesaian Dampak Pembangunan Infrastruktur Khususnya Jalan Tol Melalui Mediasi Hak Asasi Manusia

31 OKTOBER 2019
HOTEL FOUR POINTS JAKARTA

DISUSUN OLEH:
SUBKOMISI PENEGAKAN HAM BIDANG MEDIASI
BIRO PENEGAKAN HAM BAGIAN DUKUNGAN MEDIASI

Komisi Nasional Hak Asasi Manusia
Subkomisi Penegakan HAM Bidang Mediasi
2019

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL TIM PENYUSUN DAFTAR ISI

BAB I: PENDAHULUAN.....	6
I.1. Latar Belakang	6
I.2. Tujuan Kegiatan	8
I.3. Dasar Hukum.....	9
I.4. Indikator Keluaran (Output)	11
I.5. Indikator Sasaran (Outcome).....	11
I.6. Tahapan Kegiatan	11
I.7. Pelaksana Kegiatan.....	11
I.8. Waktu dan Lokasi Kegiatan	11
I.9. Pendanaan	11
BAB II: PROFIL KASUS.....	12
II.1. Data Kasus	12
II.2. Deskripsi Kasus.....	16
BAB III : PELAKSANAAN KEGIATAN	18
III.1. Tinjauan Lapangan	18
a) Kota Tangerang Selatan, Provinsi Banten	18
b) Kabupaten Tulang Bawang, Provinsi Lampung	20
c) Kota Tangerang, Provinsi Banten	21
d) Kabupaten Bekasi, Provinsi Jawa Barat	23
e) Pemerintah Kota Bekasi, Provinsi Jawa Barat.....	24
f) Kota Samarinda dan Kabupaten Kutai Kartanegara, Provinsi Kalimantan Timur.....	26
III.2. Focus Group Discussion (FGD).....	27
III.2.1. <i>Focus Group Discussion (FGD) I</i>	28

III.2.2. <i>Focus Group Discussion</i> (FGD) II	32
III.3. Konsultasi Nasional “Upaya Penyelesaian Dampak Pembangunan Infrastruktur Khususnya Jalan Tol melalui Mediasi Hak Asasi Manusia” .	44
III.3.1. Sambutan	44
1. Ahmad Taufan Damanik (Ketua Komisi Nasional Hak Asasi Manusia – Komnas HAM RI)	44
2. Munafrizal Manan (Anggota Komisi Nasional Hak Asasi Manusia - Komisioner Mediasi).....	49
III.3.2. Pembukaan Fasilitator Sdr. Eko Cahyono (Direktur Sajogyo Institute).....	57
III.3.3. Testimoni Warga Terdampak	59
1. Sdr. Haris (Kecamatan Sunter, Kota Administrasi Jakarta Utara, Provinsi DKI Jakarta).....	59
2. Sdr. Muhlis (Kota Depok, Provinsi Jawa Barat)	61
3. Sdr. Akbar Setiawan (Kabupaten Bekasi, Provinsi Jawa Barat)	63
III.3.4. Paparan Narasumber	65
1. Dr. Andriani Nurdin, S.H., M.H., (Wakil Ketua Pengadilan Tinggi DKI Jakarta - Mahkamah Agung RI).....	65
2. Handhi Setiawan Adiputra, S.T. (Kementerian Perencanaan dan Pembangunan Nasional/Bappenas RI)	74
3. Ir. Okky Danuza, M.Sc., MAPPI (Cert). (Ketua Masyarakat Profesi Penilai Indonesia (MAPPI))	89
4. Ir. Sri Sadono, M.T. (Kepala Sub Direktorat Pengadaan Tanah, Direktorat Jalan Bebas Hambatan dan Perkotaan, Direktorat Jenderal Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat RI)	99
5. Alen Saputra, S.H., M.Kn. (Sesditjen Pengadaan Tanah Kementerian Agraria dan Tata Ruang/BPN RI)	107
III.3.5. Tanggapan	118
III.3.5.1. Tanggapan Peserta	118
III.3.5.2. Tanggapan Narasumber	127
III.3.6. Kesimpulan Konsultasi Nasional	131
BAB IV : TEMUAN DAN ANALISIS	133

IV. 1. Temuan.....	133
IV. 2. Analisis.....	136
BAB V : KESIMPULAN DAN REKOMENDASI.....	145
V.1. Kesimpulan	145
V.2. Rekomendasi	147
LAMPIRAN- LAMPIRAN	
FOTO KEGIATAN	

BAB I: PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Komisi Nasional Hak Asasi Manusia Republik Indonesia (Komnas HAM RI) adalah lembaga negara mandiri yang kedudukannya setingkat dengan lembaga negara lainnya dan diberikan mandat oleh Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia untuk mengembangkan kondisi yang kondusif bagi pelaksanaan HAM serta meningkatkan perlindungan dan penegakan HAM. Salah satu fungsi yang dimandatkan dalam Pasal 76 *jo.* Pasal 89 ayat (4) Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 yaitu melaksanakan mediasi HAM.

Komisi Nasional Hak Asasi Manusia Republik Indonesia (Komnas HAM RI) dalam 3 (tiga) tahun terakhir telah menerima sejumlah pengaduan dari masyarakat sebagai dampak dari pembangunan infrastruktur khususnya jalan tol. Menindaklanjuti pengaduan tersebut, Komnas HAM RI melalui fungsi mediasi HAM yang dimandatkan dalam Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia Pasal 89 ayat (4), telah melaksanakan tahapan konsultasi, negosiasi, dan mediasi, serta penilaian ahli berkaitan dengan upaya penyelesaian pengaduan tersebut.

Pembangunan infrastruktur khususnya jalan tol merupakan salah satu proyek strategis nasional (PSN) yang tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMN) 2015-2019 dan dilanjutkan dalam RPJMN 2019-2024. Pembangunan infrastruktur menjadi salah satu prioritas pemerintahan Presiden Joko Widodo. Dalam pidato kenegaraan pada saat pelantikan sebagai Presiden RI 2019-2024, Joko Widodo kembali menegaskan pembangunan infrastruktur sebagai salah satu dari lima prioritas pemerintahannya lima tahun mendatang. Pada periode kedua pemerintahannya, Presiden Joko Widodo menargetkan pembangunan jalan tol sepanjang 2500 KM.

Komnas HAM RI menerima sejumlah pengaduan dari masyarakat tentang pembangunan infrastruktur jalan tol di beberapa wilayah di Indonesia khususnya berkaitan dengan nilai ganti-rugi yang dianggap tidak layak oleh masyarakat terdampak. Pengaduan tersebut diantaranya datang dari Provinsi Kalimantan Timur, Provinsi Jawa Timur, Provinsi DKI Jakarta, Provinsi Lampung, Provinsi Jawa Barat, Provinsi Banten, Provinsi Riau, Provinsi Sumatera Selatan, dan Provinsi Sulawesi Utara. Ganti kerugian diberikan berdasarkan penilaian dari tim *appraisal* yang hanya didasarkan pada aspek material belum mencakup pada aspek immaterial. Padahal penghitungan nilai ganti kerugian sudah diatur dalam Pasal 33

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan umum berkaitan dengan ganti-rugi material dan immaterial.

Permasalahan ini muncul bersamaan dengan upaya Pemerintah dalam memacu pembangunan infrastruktur didasarkan pada Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum. Dalam perspektif hak asasi manusia, Undang-Undang ini tidak memberikan pengaturan terkait dengan pemenuhan hak asasi manusia secara memadai. Pada Pasal 4 huruf g Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012, asas keikutsertaan berpotensi menimbulkan pemaksaan kehendak oleh pemerintah kepada pemilik tanah. Hal ini berdasarkan pada ketentuan dari Pasal 3 Undang-Undang *a quo* yang menyebutkan bahwa *“Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum bertujuan menyediakan tanah bagi pelaksanaan pembangunan guna meningkatkan kesejahteraan dan kemakmuran bangsa, negara, dan masyarakat dengan tetap menjamin kepentingan hukum Pihak yang Berhak”*.

Pasal 4 huruf g Undang-Undang *a quo* sendiri bertentangan dengan Pasal 4 huruf a yang menyebutkan bahwa *“asas kemanusiaan adalah Pengadaan Tanah harus memberikan perlindungan serta penghormatan terhadap hak asasi manusia, harkat, dan martabat setiap warga negara dan penduduk Indonesia secara proporsional”* dan huruf d bahwa *“asas kepastian adalah memberikan kepastian hukum tersedianya tanah dalam proses Pengadaan Tanah untuk pembangunan dan memberikan jaminan kepada Pihak yang Berhak untuk mendapatkan Ganti Kerugian yang layak”*, serta ketentuan huruf f yang menyebutkan bahwa *“asas kesepakatan adalah bahwa proses Pengadaan Tanah dilakukan dengan musyawarah para pihak tanpa unsur paksaan untuk mendapatkan kesepakatan bersama”*.

Berkaitan dengan hal tersebut terdapat kelompok masyarakat yang telah mengajukan *judicial review* Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Namun Mahkamah Konstitusi RI menolak seluruhnya permohonan tersebut melalui putusan Nomor 50/PUU-X/2012.

Pembangunan infrastruktur seringkali memerlukan tanah yang relatif luas, namun ketersediaan tanah yang dikuasai pemerintah jumlahnya terbatas. Bidang-bidang tanah sebagian besar sudah dikuasai oleh masyarakat atau telah dibebani dengan hak, baik hak pakai, hak guna bangunan, dan hak guna usaha. Pada implementasi di lapangan, pemerintah dihadapkan pada berbagai kendala untuk mengeksekusi tanah yang dimiliki oleh masyarakat terdampak. Sementara di sisi lain dana

pembangunan infrastruktur ini merupakan pinjaman pemerintah dari dalam dan luar negeri, sehingga proyek pembangunannya harus cepat berjalan/dilaksanakan. Akibatnya terjadilah sengketa antara masyarakat atau badan usaha dengan pemerintah.

Berkaitan dengan hal-hal tersebut, Komnas HAM RI menaruh perhatian serius terhadap permasalahan ini, karena berpotensi terjadinya pelanggaran HAM dan menciptakan konflik. Selain itu, regulasi pengadaan tanah bagi pembangunan kurang sensitif terhadap hak asasi manusia sehingga terjadi penurunan atas pemenuhan hak-hak ekonomi, sosial, dan budaya. Komnas HAM RI dengan mandat dan kewenangan yang dimiliki mendorong pemerintah dan pemangku kebijakan lainnya mengupayakan penyelesaian atas permasalahan dalam pembangunan infrastruktur khususnya jalan tol melalui mediasi yang berperspektif hak asasi manusia sebagai *alternatif dispute resolution*.

Komnas HAM RI sebagai lembaga negara yang memiliki kewenangan untuk mengembangkan kondisi yang kondusif bagi pelaksanaan HAM, serta meningkatkan perlindungan dan penegakan HAM memandang perlu untuk melakukan pembahasan secara komprehensif dengan pihak terkait khususnya pemerintah. Hal tersebut perlu dilakukan agar dalam pengadaan tanah khususnya untuk pembangunan infrastruktur jalan tol, selaras dengan kewajiban pemerintah untuk menghormati, melindungi, dan memenuhi hak asasi manusia.

I.2. Tujuan Kegiatan

- a. Memberikan pemahaman mengenai dampak pembangunan infrastruktur khususnya jalan tol terhadap penghormatan, perlindungan, dan pemenuhan hak asasi manusia;
- b. Mendorong peran aktif *stakeholders* (Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, Korporasi, NGO, dan Masyarakat) untuk menyelesaikan permasalahan bersama-sama;
- c. Mendorong Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah untuk mengambil kebijakan yang berwawasan HAM dalam penyelesaian permasalahan pembangunan infrastruktur khususnya jalan tol sehingga dapat tercapai keadilan sosial dan ekonomi;
- d. Menemukan alternatif penyelesaian permasalahan di tingkat makro dan mikro;
- e. Mengintegrasikan perspektif hak asasi manusia (*Human Rights Based Approach*) dalam kebijakan pembangunan infrastruktur khususnya jalan tol; dan
- f. Menyusun strategi penyelesaian kasus-kasus yang berdimensi konflik sosial untuk kemudian menyampaikannya kepada pemangku kewajiban sebagai acuan dalam penanganannya.

I.3. Dasar Hukum

Dasar hukum yang mendasari pelaksanaan kegiatan ini adalah:

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia;
3. Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa;
4. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2005 tentang Pengesahan Ratifikasi Kovenan Internasional Hak-Hak Ekonomi, Sosial, dan Budaya;
5. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2005 tentang Pengesahan Ratifikasi Kovenan Internasional Hak-Hak Sipil dan Politik;
6. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2008 tentang Penghapusan Diskriminasi Ras dan Etnis;
7. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2012 tentang Penanganan Konflik Sosial;
8. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum;
9. Peraturan Presiden Nomor 148 Tahun 2015 tentang Perubahan Keempat Atas Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum. Peraturan Presiden ini telah mengalami perubahan hingga 4 (empat) kali (Perpres No. 40 tahun 2014, Perpres No. 99 tahun 2014, Perpres No. 30 tahun 2015 dan Perpres No. 148 tahun 2015);
10. Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 58 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional;
11. Peraturan Presiden Nomor 56 Tahun 2017 tentang Penanganan Dampak Sosial Kemasyarakatan Dalam Rangka Penyediaan Tanah Untuk Proyek Strategis Nasional;
12. Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2016 tentang Pendanaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum Dalam Rangka Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional;
13. Peraturan Presiden Nomor 122 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 75 Tahun 2014 tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas;
14. Instruksi Presiden Nomor 1 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional;
15. Peraturan Presiden Nomor 117 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera;

16. Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2016 tentang Prosedur Mediasi di Pengadilan;
17. Pedoman Penyelenggaraan Mediasi Komisi Nasional Hak Asasi Manusia Nomor: 59 A/KOMNAS HAM/X/2008;
18. Peraturan Komnas HAM Nomor: 001/KOMNAS HAM/IX/2010 tentang Standar Operasional Prosedur Mediasi Hak Asasi Manusia;
19. Peraturan Komnas HAM Nomor: 001/KOMNAS HAM/IX/2011 tentang Perubahan atas Peraturan Komnas HAM No. 001/KOMNAS HAM/IX/2010 tentang Standar Operasional Prosedur Mediasi Hak Asasi Manusia;
20. Peraturan Sekretaris Jenderal Komnas HAM Nomor 001/I/2009 tentang Organisasi dan Tata Kerja Sekretariat Jenderal Komnas HAM yang tercantum dalam Pasal 31 yang menyatakan bahwa "Biro Administrasi Penegakan HAM mempunyai tugas melaksanakan administrasi kegiatan pelayanan pengaduan, pemantauan, dan penyelidikan serta mediasi di bidang penegakan hak asasi manusia";
21. Peraturan Sekretaris Jenderal Komnas HAM Nomor 001/I/2009 tentang Organisasi dan Tata Kerja Sekretaris Jenderal Komnas HAM RI;
22. PMK Nomor 13 Tahun 2013 tentang Biaya Operasional dan Pendukung Pengadaan Tanah Melalui Anggaran APBN;
23. Peraturan Mahkamah Agung Nomor 2 Tahun 2016 tentang Pedoman Beracara Dalam Sengketa Penetapan Lokasi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum Pada Peradilan Tata Usaha Negara;
24. Peraturan Kepala BPN RI Nomor 5 Tahun 2012 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Pengadaan Tanah, sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala BPN Nomor 6 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 5 Tahun 2012 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Pengadaan Tanah dan diubah kembali dengan Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala BPN Nomor 22 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 5 Tahun 2012 Petunjuk Teknis Pelaksanaan Pengadaan Tanah;
25. Surat Menteri ATR/Kepala BPN Nomor 3061/2.1/VII/2016 tanggal 1 Juli 2016 perihal Ketentuan Pengelolaan Biaya Satgas A dan B Dalam Rangka Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum;
26. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 72 Tahun 2012 tentang Biaya Operasional dan Pendukung Anggaran Pengadaan Tanah APBD Provinsi/Kabupaten/Kota;
27. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 190 Tahun 2015 tentang Pembayaran Ketersediaan Layanan Dalam Rangka Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur; dan

28. Peraturan Menteri PPN Nomor 4 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur.

I.4. Indikator Keluaran (Output)

Adanya laporan akhir kegiatan yang memuat rekomendasi atas permasalahan HAM dalam pembangunan infrastruktur khususnya jalan tol dalam perspektif Mediasi HAM.

I.5. Indikator Sasaran (Outcome)

- a. Terimplementasikannya secara efektif dan akuntabel kewajiban Negara dalam menghormati, melindungi, dan memenuhi HAM;
- b. Turunnya eskalasi konflik sosial akibat perselisihan diantara masyarakat dengan Pemerintah terkait permasalahan HAM dalam pembangunan infrastruktur khususnya jalan tol; dan
- c. Adanya upaya preventif dalam pembangunan infrastruktur yang berkaitan dengan pengadaan tanah untuk kepentingan umum sehingga menekan terjadinya dugaan pelanggaran hak asasi manusia bagi warga/masyarakat terdampak.

I.6. Tahapan Kegiatan

Kegiatan ini meliputi beberapa tahapan yang saling terkait dan saling menunjang, yaitu:

- a. Tinjauan lapangan;
- b. Konsultasi dengan pemangku kepentingan di daerah;
- c. Diskusi Kelompok Terfokus dengan Ahli dan Pihak Terkait; dan
- d. Konsultasi Nasional.

I.7. Pelaksana Kegiatan

Kegiatan ini dilaksanakan oleh Bagian Dukungan Mediasi untuk mendukung pelaksanaan fungsi mediasi yang diemban oleh Komisioner Bidang Mediasi Komnas HAM RI.

I.8. Waktu dan Lokasi Kegiatan

Kegiatan tinjauan lapangan dilaksanakan pada Agustus-Oktober 2019 di beberapa wilayah di Indonesia dan diakhiri dengan kegiatan Konsultasi Nasional di Jakarta pada 31 Oktober 2019.

I.9. Pendanaan

Kegiatan ini sepenuhnya dibiayai dengan menggunakan dana APBN DIPA Komnas HAM RI TA 2019.

BAB II: PROFIL KASUS

II.1. Data Kasus

Sejak 2017, Subkomisi Penegakan HAM Bidang Mediasi menerima pengaduan berkaitan dengan pembangunan infrastruktur khususnya pembangunan jalan tol sebanyak 14 (empat belas) kasus, sebagai berikut:

No	Kasus	Pokok Permasalahan /Tipologi Kasus	Lokasi	Teradu	Waktu
1	Sengketa ganti-rugi pembebasan lahan dan rusaknya tanaman tumbuh di RT. VI , Kampung Sungai Nangka, Kel. Teluk Dalam, Kec. Muara Jawa, Kab. Kutai Kartanegara, dalam proyek pembangunan jalan tol Samarinda-Balikpapan antara Sdr.Tajang dan PT Agro Kaltim Utama.	- Pengadu belum menerima ganti-rugi atas tanam tumbuh akibat dari proyek pembangunan jalan tol Samarinda-Balikpapan dari pihak perusahaan. - Bahwa pihak perusahaan mengklaim pengadu telah menerima ganti-rugi atas lahan dan tanam tumbuh dari tim Panitia Pengadaan Tanah (P2T)	Kabupaten Kutai Kartanegara, Provinsi Kalimantan Timur	- PT Agro Kaltim Utama; - Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur.	2017
2	Sengketa ganti-rugi lahan antara Sdr. Sutrisno, dkk dan tim Panitia Pengadaan Tanah (P2T) Provinsi Kalimantan Timur, dalam proyek pembangunan jalan Tol Balikpapan – Samarinda	Bahwa Pengadu menolak menerima perhitungan ganti-rugi yang telah ditetapkan oleh tim Panitia Pengadaan Tanah (P2T) dan telah dititipkan ke Pengadilan Negeri karena masih terdapat perbedaan nilai ganti-rugi atas tanah yang berada di satu hamparan yaitu di KM 84 – 85.	Kota Samarinda, Provinsi Kalimantan Timur.	- Kantor Wilayah ATR/BPN RI Provinsi Kalimantan Timur - Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) sebagai Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) - Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur - Tim Penilai (<i>appraisal</i>)	2018

No	Kasus	Pokok Permasalahan /Tipologi Kasus	Lokasi	Teradu	Waktu
3	Sengketa ganti-rugi lahan antara Sdr. Robby Kaunang dan tim P2T Kabupaten Minahasa Utara, dalam proyek Pembangunan jalan Tol Manado – Bitung.	Pengadu menolak menerima perhitungan ganti-rugi yang telah ditetapkan oleh tim P2T.	Kabupaten Minahasa Utara, Provinsi Sulawesi Utara.	1. Tim Panitia Pengadaan Tanah (P2T) Pemerintah Kabupaten Minahasa Utara; 2. Kepala Kantor Balai Pelaksana Jalan Negara Propinsi Sulawesi Utara.	2018
4	Sengketa ganti-rugi lahan warga pada SHM No. 218 dan No. 219 di Desa Telaga Sam Sam Kec. Kandis Kab. Siak, antara Sdr. Hentra Eka Saputra dan Rurita Ningrum dan P2T Provinsi Riau, sebagai dampak dari proyek pembangunan jalan tol Pekanbaru-Kandis.	Pengadu menolak menandatangani perhitungan ganti-rugi yang telah ditetapkan oleh tim P2T karena harga yang ditetapkan dibawah harga pasar dan tidak rasional.	Kabupaten Siak, Provinsi Riau.	1. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat; 2. Tim P2T Provinsi Riau.	2018
5	Sengketa penutupan akses jalan masyarakat akibat Proyek Pembangunan jalan Tol Trans Sumatera, antara Sdr. Elian Toni, Perwakilan Masyarakat Kelurahan Ujung Gunung, Kecamatan Menggala, Kabupaten Tulang Bawang dan PT Waskita Karya (Persero) dan PT Hutama Karya (Persero).	Pengadu kehilangan mata pencaharian khususnya untuk bercocok tanam dan mencari ikan.	Kabupaten Tulang Bawang, Provinsi Lampung.	1. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR); 2. Pemerintah Provinsi Lampung; 3. Pemerintah Kabupaten Tulang Bawang; 4. PT Waskita Karya (Persero); 5. PT Hutama Karya (Persero).	2018

No	Kasus	Pokok Permasalahan /Tipologi Kasus	Lokasi	Teradu	Waktu
6	Sengketa ganti-rugi lahan di Desa Muneng, Probolinggo antara Sdr. Kusnul Yakin, dkk dan Tim P2T Kabupaten Probolinggo serta PPK Jalan Tol Pasuruan- Probolinggo (PASPRO), dalam proyek pembangunan ruas jalan Tol Pasuruan - Probolinggo (PASPRO).	Pengadu menolak menandatangani perhitungan ganti-rugi yang telah ditetapkan oleh tim P2T karena harga yang ditetapkan dibawah harga pasar dan tidak rasional.	Kabupaten Probolinggo, Provinsi Jawa Timur.	1. Tim P2T Kantor Pertanahan Kabupaten Probolinggo; 2. PPK Kemen PUPR; 3. KJPP SIH Wiryadi & Rekan; 4. Pengadilan Negeri Krasan.	2019
7	Sengketa ganti-rugi lahan dalam proyek pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Kandis – Dumai, antara warga Kelurahan Kandis Kota Kecamatan Kandis KM 82 a.n. Sdr. Suwitno Lumban Batu, Sdr. Medan Ribka br. Subakti dkk (25 orang) dan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat RI serta tim P2T Provinsi Riau	Pengadu menolak menandatangani perhitungan ganti-rugi yang telah ditetapkan oleh tim P2T karena harga yang ditetapkan dibawah harga pasar dan tidak rasional.	Kabupaten Siak, Provinsi Riau.	1. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat RI; 2. Tim P2T Provinsi Riau.	2019
8	Sengketa ganti-rugi lahan antara warga Kp. Cinyosong RT 002/RW 004, Desa Buarangken dan Tim P2T Kab. Bekasi, Kontraktor PT. Waskita Karya, Tbk dan PPK pembangunan Jalan Tol Cimanggis – Cibitung Seksi 2.	Pengadu menuntut nilai ganti kerugian sehingga sesuai aturan musyawarah secara mufakat, tidak ada pihak yang dirugikan mengacu pada Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum.	Kabupaten Bekasi, Jawa Barat.	1. Panitia Pengadaan Tanah (P2T) Kab. Bekasi; 2. PPK Kementerian PUPR dalam proyek pembangunan jalan Tol Cimanggis- Cibitung Seksi 2.	2019

No	Kasus	Pokok Permasalahan /Tipologi Kasus	Lokasi	Teradu	Waktu
9	Sengketa ganti kerugian 39 bidang lahan dalam proyek pembangunan Tol Cimanggis Cibitung seksi II, antara Warga Desa Cijengkol, Kab. Bekasi dan Panitia Pengadaan Tanah (P2T) Kab. Bekasi serta PPK Kementerian PUPR dalam proyek pembangunan jalan Tol Cimanggis-Cibitung Seksi 2.	Pengadu menyampaikan bahwa penetapan harga pengadaan tanah yang dilakukan BPN Kab. Bekasi dan PPK TOL Cimanggis Cibitung seksi 2 yang tidak sesuai dan dinilai pasar dan penentuan nilai ganti-rugi yang sepihak dalam penentuannya.	Kabupaten Bekasi, Jawa Barat.	1. Panitia Pengadaan Tanah (P2T) Kab. Bekasi; 2. PPK Kementerian PUPR dalam proyek pembangunan jalan Tol Cimanggis-Cibitung Seksi 2.	2019
10	Sengketa ganti-rugi 27 bidang lahan di Kelurahan Jurumudi Kec. Benda Kota Tangerang, antara Sdr. Edi Mulyadi dan tim P2T Kota Tangerang dalam proyek pembangunan ruas Jalan Tol Cengkareng - Batuceper – Kunciran karena adanya tindakan diskriminatif yang dilakukan oleh oknum yang tidak bertanggungjawab.	Pengadu meminta adanya keadilan pada penggantian hak atas tanah dan bangunan pada proyek pembangunan ruas Jalan Tol Cengkareng - Batuceper – Kunciran karena adanya tindakan diskriminatif yang dilakukan oleh oknum yang tidak bertanggungjawab.	Kota Tangerang	1. Walikota Tangerang; 2. Tim P2T Kantor Pertanahan Kota Tangerang; 3. PPK Kementerian PUPR; 4. KJPP SIH Firman Aziz; 5. Pengadilan Negeri Tangerang.	2019
11	Sengketa ganti-rugi pembebasan lahan dalam proyek pembangunan ruas Tol Sunter – Pulogebang, antara Sdr. Haris Aprizal,dkk, Warga RW. 02, RW. 05, Kel. Cakung Barat dan Tim P2T BPN Kota Administrasi Jakarta Timur.	Pengadu berkeberatan terhadap hasil penilaian ganti-rugi yang dilakukan oleh tim penilai pengadaan tanah kantor jasa penilai public (KJPP) untuk pembangunan ruas TOL Sunter – Pulogebang.	Kota Jakarta Timur, DKI Jakarta.	Kantor Pertanahan Kota Administrasi Jakarta Timur.	2019
12	Sengketa ganti-rugi tanah di desa Cileles Cibeusi Jatinangor	Pengadu menolak menerima perhitungan ganti-rugi yang telah	Kabupaten Sumedang, Provinsi Jawa	1. Kementerian PUPR; 2. Tim P2T Kab	2019

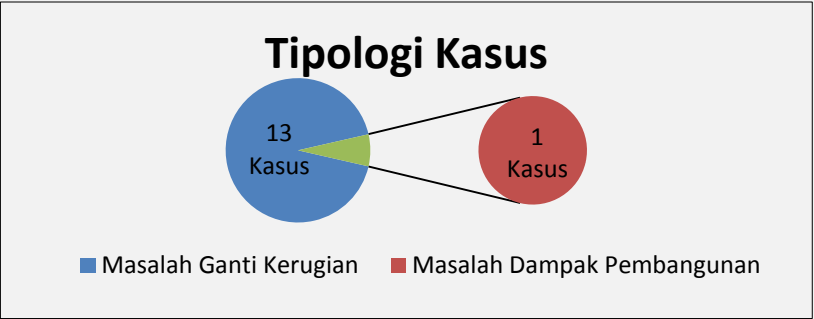
No	Kasus	Pokok Permasalahan /Tipologi Kasus	Lokasi	Teradu	Waktu
	Sumedang Jawa Barat, dalam proyek pembangunan Jalan Tol Cisumdawu, antara Sdr. Aan Abdulrohman dan Trisna ST bin RD Adipati H Moelya WK (ahli waris) dan PPK serta Pemerintah Provinsi Jawa Barat.	ditetapkan.	Barat	Sumedang; 3. Pemerintah Provinsi Jawa Barat.	
13	Sengketa pengambilalihan lahan sawah seluas 1872 M2 tanpa adanya ganti-rugi di Desa Batun Baru, Kec. Jejawi, Kab. Ogan Komering Ilir, dalam proyek perluasan Jalan Tol Trans Sumatera, antara Sdr. Zenal Bin Amit / Zainal Bin Hamid dan Tim P2T Kabupaten OKI.	Pengadu belum mendapatkan ganti-rugi atas lahan miliknya seluas 1872 M2 yang dipergunakan untuk perluasan jalan tol.	Kabupaten Ogan Komering Ilir, Provinsi Sumatera Selatan.	1. Tim P2T Kab. OKI; 2. Kementerian PUPR RI; 3. PT Waskita Karya; 4. Pemerintah Kabupaten OKI.	2019
14	Sengketa ganti-rugi lahan di Kelurahan Cipinang Melayu, Duren sawit Jakarta Timur, dalam proyek pembangunan jalan Tol Becakayu, antara Sdr. Soleh Said dan Tim P2T Kota Administrasi Jakarta Timur.	Pengadu menolak menerima perhitungan ganti-rugi yang telah ditetapkan.	Kota Administrasi Jakarta Timur, Provinsi DKI Jakarta.	1. Tim P2T Kota Administrasi Jakarta Timur 2. Kementerian PUPR RI	2019

Sumber Data: Bagian Dukungan Mediasi Komnas HAM (2019)

II.2. Deskripsi Kasus

Berdasarkan tipologi kasus pembangunan infrastruktur jalan tol yang ditangani oleh Bagian Dukungan Mediasi Komnas HAM RI sejak 2017 sampai dengan 2019, aduan masyarakat paling banyak terkait dengan permasalahan nilai ganti-rugi yang dianggap tidak sesuai (13 kasus). Sedangkan 1 (satu) kasus berkaitan dengan dampak dari pembangunan jalan tol. Permasalahan nilai ganti-rugi yang diajukan oleh masyarakat disebabkan karena kurangnya sosialisasi oleh tim Panitia

Pengadaan Tanah (P2T) dari tiap-tiap proyek dan perhitungan nilai ganti-rugi yang tidak relevan, serta belum dilibatkannya tim penilai ekonomi sosial guna menghitung immaterial yang ditimbulkan akibat dampak dari pembangunan tersebut.



Dari 14 (empat belas) kasus yang diadukan tersebut, pihak yang paling banyak diadukan adalah Panitia Pengadaan Tanah (P2T) Provinsi, Kabupaten /Kota dan Pemerintah Pusat. Sejalan dengan isu ganti-rugi, bahwa P2T berperan melakukan sosialisasi termasuk apa saja yang dapat dilakukan ganti-rugi dan dimasukkan ke dalam Daftar Nominatif oleh tim P2T.



Berkaitan dengan wilayah 14 (empat belas) kasus yang diadukan tersebut, paling banyak berasal dari wilayah Provinsi Jawa Barat sebanyak 3 (tiga) kasus, Provinsi Riau 2 (dua) kasus, dan DKI Jakarta sebanyak 2 kasus, serta Provinsi Kalimantan Timur sebanyak 2 (dua) kasus. Wilayah yang diadukan terkait dengan pembangunan infrastruktur merupakan wilayah yang banyak terdapat industri, investasi, pariwisata, dan pertambangan.

Oleh sebab itu, di wilayah-wilayah tersebut perlu dibangun jalan tol untuk mempermudah akses dan mengurangi biaya transportasi.

BAB III : PELAKSANAAN KEGIATAN

III.1. Tinjauan Lapangan

Menindaklanjuti pengaduan terkait dengan dugaan pelanggaran HAM dalam pembangunan infrastruktur, khususnya jalan tol, telah dilaksanakan kegiatan tinjauan lapangan guna melengkapi, mengkonfirmasi dan melakukan verifikasi data dan informasi berkaitan dengan pengaduan tersebut.

Kegiatan tinjauan lapangan dilakukan di 5 (lima) wilayah yang mewakili karakteristik persoalan di masing-masing wilayah, yaitu Kabupaten Tulang Bawang (Provinsi Lampung), Kota Tangerang Selatan (Provinsi Banten), Kota Tangerang (Provinsi Banten), Kabupaten Bekasi (Provinsi Jawa Barat), dan Kota Samarinda (Provinsi Kalimantan Timur).

a) Kota Tangerang Selatan, Provinsi Banten

Kegiatan di Kota Tangerang Selatan dilakukan dalam rangka menindaklanjuti pengaduan dari ahli waris Lisan bin Kuntu dan Lisin bin Kunta sebagai pemilik tanah di Kp. Parigi, RT. 003, RW. 006, Kel. Parigi Lama, Kec. Pondok Aren, Kota Tangerang Selatan yang diperoleh secara turun temurun berdasarkan Girik Letter C No. 1090 Persil 79 D.III an. Lisan Kuntu seluas $\pm 8.700\text{M}^2$. Pada 2017, mulai dilakukan proses pekerjaan pembangunan jalan tol ruas Kunciran – Serpong, namun para ahli waris belum mendapatkan ganti-rugi. Pengadu meminta dilakukan verifikasi ulang karena diduga penggantian ganti-rugi diberikan kepada pihak lain yang tidak berhak.



Menindaklanjuti pengaduan tersebut, tim Bagian Dukungan Mediasi melakukan pertemuan dengan perwakilan Kantor Pertanahan Kota Tangerang Selatan pada 13 Maret 2019 di Kantor Pertanahan Kota Tangerang Selatan.

Pertemuan dihadiri oleh Tim Mediasi Komnas HAM, Kepala Seksi Pengukuran Kantor Pertanahan Kota Tangerang Selatan, dan Analis penanganan Sengketa Kantor Pertanahan Kota Tangerang Selatan.

Berkaitan dengan pengaduan tersebut, Kantor Pertanahan Kota Tangerang Selatan menyampaikan banyak menerima pengaduan dari warga tentang pengadaan tanah bagi kepentingan umum khususnya terkait dengan masalah pembebasan lahan untuk jalan tol. Terdapat beberapa permasalahan yang disampaikan oleh warga, diantaranya mengenai pemalsuan data, namun hal ini merupakan tindak pidana dan bukan merupakan lingkup kewenangan Kantor Pertanahan Kota Tangerang Selatan/P2T.

Disampaikan pula bahwa berkaitan dengan beberapa bidang tanah milik ahli waris yang telah dipergunakan sebagai jalan dan tidak diberikan ganti-rugi, karena sesuai dengan ketentuan apabila secara fisik diketahui sudah digunakan sebagai jalan dan/atau telah dipergunakan untuk kepentingan umum, maka tidak diberikan ganti-rugi dan dikeluarkan pada saat proses pengukuran. Atas penjelasan yang disampaikan tersebut, Komnas HAM meminta Ketua P2T untuk memberikan sosialisasi kepada masyarakat berkaitan dengan aturan tersebut guna memberikan pemahaman kepada warga terdampak.

Berdasarkan hasil pertemuan tersebut disimpulkan bahwa terdapat beberapa permasalahan yang disampaikan oleh warga. Permasalahan-permasalahan tersebut diantaranya mengenai pemalsuan data dan tidak dibayarkannya lahan milik warga yang sudah digunakan sebagai jalan umum. Mengenai permasalahan pemalsuan data, Kantor Pertanahan Kota Tangerang Selatan/P2T menyampaikan bahwa itu merupakan tindak pidana dan bukan merupakan lingkup kewenangan Kantor Pertanahan Kota Tangerang Selatan/P2T. Berkaitan dengan tidak dibayarkannya tanah yang sudah digunakan sebagai jalan umum, hal ini sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum menerangkan bahwa apabila tanah sudah digunakan sebagai jalan umum, maka tidak diberikan ganti-rugi. Selain itu diduga masih kurangnya sosialisasi berkaitan dengan aturan mengenai pengadaan tanah bagi kepentingan umum kepada masyarakat/warga terdampak, termasuk tidak adanya ganti-rugi atas tanah yang sudah digunakan sebagai jalan umum.

b) Kabupaten Tulang Bawang, Provinsi Lampung

Kegiatan di Kabupaten Tulang Bawang, Provinsi Lampung dilakukan dalam rangka menindaklanjuti pengaduan Sdr. Elian Toni, perwakilan masyarakat Kelurahan Ujung Gunung, Kecamatan Menggala, Kabupaten Tulang Bawang. Tim yang dipimpin oleh Komisioner Mediasi Munafrizal Manan meninjau langsung lokasi lahan yang diklaim milik warga/masyarakat adat Ujung Gunung.

Pada pokok pengaduan yang disampaikan bahwa pembangunan jalan tol Trans Sumatera berdampak pada aspek lingkungan dan ekonomi. Masyarakat tidak dapat melakukan aktivitas mencari ikan dan bercocok tanam, karena dengan adanya pembangunan jalan tol yang membelah area bercocok tanam dan area mencari ikan mengakibatkan banjir di area bercocok tanam dan kekeringan di area mencari ikan. Selain itu, jalan tol berdampak pada jauhnya akses jalan bagi masyarakat dalam beraktifitas.



Pada 22 Mei 2019, Komnas HAM RI telah melakukan pertemuan dengan masyarakat Kelurahan Ujung Gunung, Kecamatan Menggala, Kabupaten Tulang Bawang, dilanjutkan dengan kunjungan lokasi, dan pertemuan dengan Pemerintah Kabupaten Tulang Bawang yang dihadiri pula oleh pihak-pihak terkait. Dalam pertemuan tersebut, tim memperoleh informasi bahwa PT Waskita Karya sudah merealisasikan sebagian tuntutan warga, antara lain pembangunan jembatan, pembangunan gorong-gorong dan area di bawah jembatan yang dapat dilalui oleh perahu-perahu milik masyarakat. Namun ada



satu tuntutan warga yang tidak dapat dipenuhi yaitu kerugian selama pembangunan jalan tol Trans Sumatera, karena tidak ada sumber dana yang dapat digunakan untuk ganti-rugi tersebut. Selain itu, Pemerintah Kabupaten Tulang Bawang bersedia memberikan program pemberdayaan untuk masyarakat berupa pemberian bibit tanaman dan benih ikan dan hewan ternak, namun sebagian warga

menerima dan sebagian menolak.

Selanjutnya pada 23 Mei 2019, Komnas HAM RI melakukan pertemuan dengan Pemerintah Provinsi Lampung. Dalam pertemuan tersebut Pemerintah Provinsi Lampung mendukung upaya mediasi yang akan dilaksanakan oleh Komnas HAM RI.

c) Kota Tangerang, Provinsi Banten

Komnas HAM RI menerima pengaduan yang disampaikan Sdr. Edi Mulyadi, dkk (Pengadu), perihal permohonan mendapat keadilan penggantian Hak atas Tanah dan Bangunan dalam Pembangunan Ruas Jalan Tol Cengkareng-Batuceper-Kunciran di Kelurahan Jurumudi, Kecamatan Benda, Kota Tangerang. Menindaklanjuti pengaduan tersebut, pada 25 Juni 2019, tim Bagian Dukungan Mediasi melakukan pertemuan dengan jajaran Pemerintah Kota Tangerang di terima oleh Asisten Tata Pemerintahan, Bapak Ivan Y, Camat Benda, Bapak Teddy R, Kepala Dinas Pertanahan Kota Tangerang, Bapak Darusman, dan Kepala Bagian Hukum, Bapak Bey Bolang.



Kepala Bagian
Dukungan Mediasi,
Mimin Dwi Hartono,
menyampaikan
bahwa tujuan
kedatangan tim
adalah, selain dalam
rangka upaya
penyelesaian
penanganan kasus
pembangunan
Proyek Jalan Tol

Cengkareng-Batuceper-Kunciran di Kelurahan Jurumudi, Kecamatan Benda, juga dalam rangka mencari opsi-opsi penyelesaian permasalahan dalam pembangunan infrastruktur khususnya jalan tol serta menyusun strategi penyelesaian kasus-kasus yang berdimensi konflik sosial untuk kemudian menyampaikannya kepada pemangku kewajiban sebagai acuan dalam penanganannya.

Dalam pertemuan tersebut dijelaskan bahwa di Kota Tangerang terdapat proyek pembangunan jalan tol ruas Cengkareng – Batu Ceper – Kunciran.

Dalam pembangunan proyek ini, masih ada permasalahan terkait dengan pembayaran ganti-rugi.

Merujuk pada pengaduan yang disampaikan oleh Sdr. Edi Mulyadi dkk. kepada Komnas HAM, Camat Benda menjelaskan bahwa penilaian ganti-rugi dilakukan oleh tim KJPP atau *appraisal* dengan menggunakan dokumen NJOP. Bahwa dalam pelaksanaan musyawarah masyarakat merasa tidak dilibatkan dan saat ini masih terdapat permasalahan sebanyak 27 bidang lahan yang belum terselesaikan. Lebih lanjut dijelaskan bahwa kasus yang diadukan sudah melalui proses peradilan di Pengadilan Negeri Tangerang. Masyarakat dinyatakan kalah berdasarkan putusan Pengadilan Negeri Tangerang. Berkaitan dengan hal tersebut, masyarakat merasa memiliki bukti-bukti, namun hal tersebut tidak dapat dibuktikan dalam persidangan.

Bahwa berkaitan dengan penolakan warga terdampak terhadap pelaksanaan proyek tersebut, tidak pernah disampaikan kepada Pemerintah Kecamatan Benda, Kota Tangerang. Masyarakat lebih memilih upaya penyelesaian melalui litigasi, dan hal ini menyulitkan Pemerintah Kecamatan Benda untuk memfasilitasi musyawarah antara warga terdampak dan instansi terkait. Pemerintah Kota Tangerang tidak mempunyai celah hukum yang cukup untuk melakukan penilaian ulang sebagaimana tuntutan warga terdampak, sebab dalam peraturan perundang-undangan penilaian ulang hanya mungkin dilakukan jika ada keputusan dari Pengadilan Negeri.

Selain itu, terkait besaran nilai ganti-rugi apabila mengacu pada harga tahun 2019 sudah tidak relevan, karena proses pembebasan lahan atas proyek tersebut terjadi pada tahun 2007. Permasalahan ini juga telah diadukan kepada Kantor Staf Presiden dan telah ditindaklanjuti melalui beberapa pertemuan guna mempercepat penyelesaian pembangunan jalan tol, khususnya Proyek Pembangunan Jalan Tol Cengkareng-Batuceper-Kunciran. Pemerintah Kota Tangerang menjelaskan bahwa telah melakukan upaya penyelesaian atas permasalahan yang diadukan oleh masyarakat, namun masih terkendala oleh peraturan perundangan-undangan khususnya berkaitan dengan peraturan perundang-undangan tentang pengadaan tanah untuk kepentingan umum.

d) Kabupaten Bekasi, Provinsi Jawa Barat

Kegiatan di Kabupaten Bekasi dilakukan dalam rangka menindaklanjuti pengaduan masyarakat Desa Cijengkol, Kabupaten Bekasi yang diwakili oleh Sdr. Hendrik Darmawan, SE. Dalam aduannya, masyarakat menyampaikan bahwa penetapan nilai ganti-rugi pengadaan tanah tol Cimanggis-Cibitung seksi II dianggap tidak layak dan dinilai sepihak dalam penentuannya.

Pada 26 Juni 2019, Komnas HAM RI melakukan pertemuan dengan Pemerintah Kabupaten Bekasi.



Pemerintah Kabupaten Bekasi mendukung pelaksanaan proyek strategis nasional jalan tol serta proyek lainnya dan berkaitan dengan masyarakat terdampak, pihak Pemerintah Kabupaten Bekasi berharap hak-hak masyarakat dapat terpenuhi melalui mekanisme musyawarah mufakat.

Dalam pertemuan tersebut, Kepala Kantor Pertanahan Kabupaten Bekasi menjelaskan bahwa saat ini ada empat proyek strategis nasional yang sedang dilaksanakan antara lain Tol Cimanggis-Cibitung, Tol Cibitung-Cilincing, Tol Jakarta Cikampek 2 dan Kereta Cepat Jakarta Bandung. Peran Badan Pertanahan Nasional dalam Program Strategis Nasional (PSN) ini adalah sebagai *leader* pengadaan tanah. Dijelaskan lebih lanjut mengenai tahapan dalam pengadaan tanah untuk kepentingan umum, yaitu:

1. Tahap perencanaan, yang dilakukan oleh instansi yang memerlukan tanah;
2. Tahap persiapan, termasuk didalamnya kegiatan konsultasi publik dan penetapan lokasi;
3. Tahap pelaksanaan, dilakukan oleh Kantor Pertanahan/Badan Pertanahan Nasional dan instansi terkait yang tergabung dalam Satgas A yang bertugas melakukan pengukuran dan menerbitkan peta bidang tanah dan Satgas B yang bertugas melakukan inventarisasi data kepemilikan tanah yang dilakukan oleh Badan Pertanahan Nasional, pendataan bangunan yang dilakukan oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dan pendataan tanaman oleh Dinas Pertanian/Kehutanan serta pendataan lain yang dilakukan oleh dinas terkait. Pendataan dipisahkan antara data tanah, bangunan, tanaman dan nilai usaha. Hasil dari pendataan yang dilakukan tersebut, kemudian diserahkan kepada tim *appraisal* untuk menentukan nilai ganti-rugi; dan

4. Tahap penyerahan.

Dalam prakteknya, hal yang sering menjadi permasalahan dalam proses pengadaan tanah antara lain:

- a. Penolakan terhadap lokasi pada tahap pelaksanaan, padahal penetapan lokasi sudah selesai dalam tahap persiapan; dan
- b. Penolakan terhadap nilai ganti-rugi, yang seharusnya bisa dilakukan upaya keberatan di Pengadilan.

Selain itu, diketahui bahwa masyarakat hanya memiliki waktu 14 hari kerja untuk menyampaikan keberatan atas nilai ganti-rugi setelah dilakukan musyawarah. Namun demikian dalam pelaksanaannya Kantor Pertanahan Kabupaten Bekasi masih membuka ruang musyawarah sampai dengan 3 (tiga) kali dan melebihi batas waktu yang telah ditentukan.

e) Pemerintah Kota Bekasi, Provinsi Jawa Barat

Selanjutnya pada 27 Juni 2019, Komnas HAM RI melakukan pertemuan dengan pendamping dan masyarakat RW 02 Kali Baru untuk membahas kasus ganti-rugi pembebasan lahan di RW 02, Kelurahan Kali Baru, Kecamatan Medan Satria, Kota Bekasi, terkait dengan pembangunan *double double track* Manggarai-Cikarang.

Dalam pertemuan tersebut disampaikan bahwa masih ada 29 bidang tanah seluas 1.657 m² di RW 02, Kelurahan Kali Baru, Kecamatan Medan Satria, Kota Bekasi yang masih bermasalah. Pada dasarnya masyarakat tidak menolak adanya



pembangunan proyek *double double track* tersebut, namun hanya keberatan atas nilai ganti-rugi yang diberikan. Adapun dasar warga menolak yaitu:

1. Obyek tanah yang terkena pembebasan tidak diberikan batas-batas/patok yang jelas;
2. Tidak dimasukkannya penilaian atau penggunaan tanah dan pemanfaatan tanah dalam nilai ganti-rugi yang sebagai besar untuk tempat usaha;
3. Penawaran nilai ganti-rugi pada saat musyawarah tahun 2015 tidak menggunakan nilai ganti-rugi dari *appraisal*/penilai yang sebenarnya; dan

4. Pemakaian hasil *appraisal* dari KJPP yang sudah kadaluarsa dengan proses permohonan konsinyasi di Pengadilan Negeri Bekasi.

Selain hal tersebut, warga menyampaikan beberapa tuntutan, yaitu:

1. Warga berharap dapat dilakukan pengukuran ulang;
2. Dapat memasukan penilaian ganti kerugian atas hilangnya pekerjaan dan tempat usaha dalam unsur ganti-rugi; dan
3. Dapat dilakukan penilaian ulang.

Masyarakat telah mengajukan upaya gugatan melawan hukum di Pengadilan Negeri Bekasi dengan Nomor Perkara: 7/PDT.G/2019/PN.BKS. Selain itu pendamping masyarakat menyampaikan berkaitan dengan permasalahan tersebut telah dilakukan dua kali mediasi di Kantor Staf Kepresidenan dan 1 kali mediasi di Kantor Walikota Bekasi, akan tetapi tidak menghasilkan kesepakatan karena tidak ada niatan baik dari pihak Balai Perkeretaapian Wilayah Jakarta Banten dengan menghadirkan pihak yang tidak bisa mengambil keputusan. Masyarakat pun berharap tidak dilakukan eksekusi sebelum ada putusan hukum yang berkekuatan hukum tetap ataupun sampai dengan proses mediasi oleh Komnas HAM RI dapat dilakukan.

Kemudian, tim melakukan peninjauan lokasi dan menemukan beberapa fakta lapangan, yaitu:

1. Pembatas rel kereta dengan perkampungan warga telah dilepas sejak tahun 2015, sehingga sangat membahayakan bagi kehidupan warga sekitar;
2. Ada beberapa bidang yang belum terdapat patok/batas lahan yang akan dibebaskan sehingga membingungkan warga; dan
3. Ada beberapa bidang yang terkena pembebasan yang menyisakan sedikit sisa tanah sehingga tidak bisa dimanfaatkan kembali oleh pemilik dan tidak adanya perhitungan ganti-rugi terhadap sisa tanah tersebut.

f) Kota Samarinda dan Kabupaten Kutai Kartanegara, Provinsi Kalimantan Timur

Kegiatan di Provinsi Kalimantan Timur dilakukan dalam rangka menindaklanjuti pengaduan Sdr. Sutrisno, dkk terkait dengan dugaan diskriminasi dalam menentukan harga ganti-rugi lahan milik warga yang digunakan untuk pembangunan jalan tol Balikpapan – Samarinda. Pada 10 September 2019, tim melakukan pertemuan dengan Sdr. Sutrisno, dkk dan tinjauan lokasi.

Pada pertemuan tersebut, Pengadu menyampaikan lahan yang terdampak berada di Km 83-84 dan telah dilakukan perhitungan ganti-rugi, serta dikonsinyasi di Pengadilan Negeri Kutai

Kartanegara. Namun, Pengadu belum mengambil konsinyasi tersebut dikarenakan masih adanya perbedaan jumlah ganti-rugi yang diterima warga terdampak di dalam satu hamparan yang sama. Selain itu, Panitia Pengadaan Tanah (P2T) kurang memberikan sosialisasi kepada warga terdampak berkaitan dengan pembangunan proyek pembangunan Jalan Tol Samarinda-Balikpapan. Bahwa berkaitan dengan permasalahan ini, instansi terkait melibatkan pihak kepolisian dalam melakukan pengamanan lokasi proyek.

Bahwa Pengadu mendukung pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah, namun meminta pemerintah memberikan ganti-rugi yang layak demi keberlangsungan kehidupan warga. Atas permasalahan tersebut, Pengadu dan warga terdampak meminta Komnas HAM RI untuk memfasilitasi pertemuan mediasi dengan pihak ATR/BPN dan KJPP, serta pihak terkait berkaitan dengan hasil *appraisal* yang merugikan warga terdampak.



Selain itu, pada 11 September 2019, tim melakukan pertemuan dengan Sdr. Tajang selaku warga pemilik tanah perkebunan RT VI Kampung Sungai Nangka, Teluk Dalam, Muara Jawa, Kabupaten Kutai Kartanegara dan Ketua RT VI Kampung Sunga Nangka, Teluk Dalam, Muara Jawa, serta

warga terdampak lainnya dan juga melakukan tinjauan lapangan. Pada pertemuan tersebut, warga menyampaikan bahwa lahan yang terdampak oleh pembangunan jalan tol seluas 25 HA. Semula, lahan tersebut dikelola bersama antara Kelompok Tani Sejahtera dan PT PKU. Namun lahan yang dikelola bersama tersebut masuk ke dalam area PSN jalan tol Samarinda-Balikpapan.

Berkaitan dengan permasalahan tersebut, Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur telah memfasilitasi pertemuan antara PT PKU dan Kelompok Tani Sejahtera. Pada pertemuan tersebut, PT PKU akan memberikan ganti-rugi lahan milik kelompok Tani Sejahtera yang terdampak pembangunan jalan tol. Namun hingga sampai saat ini, belum ada realisasi pembayaran ganti-rugi tersebut. Untuk itu, warga meminta Komnas HAM untuk memfasilitasi penyelesaian melalui mekanisme mediasi.

III.2. Focus Group Discussion (FGD)

Merujuk pengaduan yang disampaikan warga terdampak kepada Komnas HAM RI tentang pembangunan infrastruktur khusus jalan tol. Agenda pembangunan infrastruktur yang dilakukan Pemerintah Indonesia di beberapa daerah masih banyak menimbulkan kontroversi dan polemik, diantaranya keberatan sejumlah warga di Kelurahan Madyopuro, Kecamatan Kedung Kandang, Kota Malang untuk melepaskan lahan yang telah ditempati secara turun-menurun masuk ke dalam Proyek Strategis Nasional (PSN) jalan tol dikarenakan nilai ganti-rugi yang diberikan berdampak pada hilangnya hak atas kesejahteraan.

Pembangunan merupakan hak fundamental yang tidak dapat dicabut (*inalienable rights*) yang dijamin dalam Undang-Undang Dasar NRI Tahun 1945, Piagam PBB, DUHAM, ICCPR, dan ICESCR. Komnas HAM RI menilai strategi pembangunan harus melibatkan masyarakat khususnya masyarakat terdampak.

Untuk itu, Subkomisi Penegakan HAM Bidang Mediasi bermaksud melaksanakan *Focus Group Discussion* (FGD) untuk membahas semua permasalahan yang berkaitan dengan pembangunan infrastruktur, baik dari segi regulasi, pelaksanaan pembangunan maupun dampak-dampak yang ditimbulkan dari pembangunan tersebut. Komnas HAM RI berharap dengan adanya *Focus Group Discussion* (FGD) tersebut dapat meningkatkan pengetahuan, dan pemahaman atas pembangunan infrastruktur khususnya proyek jalan tol, sehingga dapat dijadikan dasar pertimbangan dalam penanganan kasus-kasus pelanggaran HAM yang berkaitan dengan pembangunan infrastruktur khususnya proyek jalan tol.

Subkomisi Penegakan HAM Bidang Mediasi mengundang narasumber Akademisi Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Kementerian ATR/BPN RI selaku Ketua P2T, Kementerian PUPR selaku instansi yang membutuhkan lahan, dan Ketua MAPPI selaku organisasi yang membawahahi KJPP/tim penilai publik.

III.2.1. Focus Group Discussion (FGD) I

FGD dilaksanakan pada 16 September 2019 bertempat di Hotel Yello, Jakarta Selatan. Subkomisi Penegakan HAM Bidang mediasi mengundang narasumber yaitu Ketua MAPPI dan Akademisi Fakultas Hukum Universitas Indonesia dengan tema “Mengurai Aspek Regulasi dan Kebijakan Tim Penilai (*appraisal*) dalam Penyelesaian Kasus-Kasus Pelanggaran HAM akibat Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Melalui Mekanisme Mediasi”. Berikut penjelasan dari kedua narasumber berkaitan dengan aspek regulasi dan kebijakan tim *appraisal* dalam pembangunan infrastruktur:

1) Ir. Okky Danuza, M.Sc., Ketua Umum Dewan Pengurus Nasional MAPPI

Pada pertemuan tersebut, Ketua MAPPI menjelaskan bahwa sebelum adanya Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum, pembebasan lahan untuk kepentingan umum hanya menggunakan Nilai Jual Obyek Pajak (NJOP) dan tanpa melibatkan tim penilai dalam proses pembebasan lahan untuk kepentingan umum. Pasca Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 disahkan, pembebasan lahan untuk kepentingan umum melibatkan tim penilai *appraisal* yang berada dibawah naungan MAPPI. Ganti kerugian dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 harus layak dan adil kepada pihak yang berhak dalam proses pengadaan tanah, seperti tertuang dalam Pasal 1 butir 10 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012.

Bahwa dalam proses ganti-rugi lahan untuk kepentingan umum, Kementerian ATR/BPN RI menyiapkan nilai nominatif untuk menentukan subjek dan objek yang telah ditetapkan dalam Penetapan Lokasi. Dalam menetapkan daftar nilai nominatif, Kementerian ATR/BPN hanya diberikan waktu selama 30 hari sesuai dengan ketentuan dari Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012. Berdasarkan nilai nominatif tersebut, tim KJPP akan melakukan penilaian dalam waktu selama 30 hari.

Penilaian besarnya nilai ganti kerugian oleh Penilai dilakukan bidang per bidang tanah sebagaimana yang tertuang dalam ketentuan Pasal 33 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 *a quo*, meliputi:

- a. Tanah;
- b. Ruang atas tanah dan bawah tanah;
- c. Bangunan;

- d. Tanaman;
- e. Benda yang berkaitan dengan tanah; dan/atau
- f. Kerugian lain yang dapat dinilai.

Permasalahan yang timbul berkaitan dengan penilaian ganti-rugi dalam pembangunan untuk kepentingan umum dikarenakan Penilai (KJPP) tidak dapat menilai di luar dari nilai nominatif yang telah terdaftar dan yang diberikan oleh Kementerian ATR/BPN RI dalam hal ini Satgas B. Bila ada perbedaan maka tim penilai hanya memberikan berita acara dengan mencantumkan nilai ganti-rugi baik berupa bangunan atau tanaman, dll yang tidak masuk dalam daftar nilai nominatif tersebut kepada Ketua P2T. Tim penilai tidak dapat menambahkan penilaian lain di luar dari daftar nominatif karena berkaitan dengan keuangan negara. Dan apabila tim penilai memasukan penilaian di luar daftar nominatif akan berhadapan dengan hukum.

Hal yang menjadi permasalahan lainnya adalah dalam proses pengadaan tanah untuk kepentingan umum, pihak Kementerian ATR/BPN RI tidak melakukan konsultasi publik kepada masyarakat terdampak berkaitan dengan nilai nominatif dan *form* keberatan atas nilai ganti-rugi. Selain itu, banyaknya permasalahan timbul dikarenakan kurang baiknya perencanaan yang dilakukan oleh instansi yang membutuhkan lahan. Instansi yang membutuhkan lahan dalam membuat perencanaan tidak secara jelas mengetahui titik koordinat penetapan lokasi tersebut. Dalam melakukan perencanaan tidak melakukan verifikasi tinjauan lapangan terkait dengan kondisi penetapan lokasi untuk PSN tersebut. Sedangkan dalam perencanaan Undang-Undang tersebut tidak memberikan batasan waktu bagi instansi yang membutuhkan lahan dalam melakukan perencanaan. Untuk itu, seharusnya instansi yang memerlukan lahan membuat perencanaan suatu proyek dengan baik yang tidak berdampak merugikan warga terdampak pembangunan tersebut.

Selain itu, instansi yang membutuhkan lahan dalam melakukan perencanaan tidak melibatkan konsultan ekonomi sosial sebagai mana telah tertuang dalam ketentuan Pasal 33 huruf (f) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 *a quo*, yang secara jelas menjelaskan bahwa “*kerugian lain yang dapat dinilai adalah kerugian non fisik yang dapat disetarakan dengan nilai uang, misalnya kerugian karena kehilangan usaha atau pekerjaan, biaya pemindahan tempat, biaya alih profesi, dan nilai atas properti sisa*”. Komnas HAM dapat terlibat di tahapan perencanaan karena diperlukannya konsultan sosial dalam pembangunan infrastruktur agar lebih mengedepankan hak-hak masyarakat terdampak.

MAPPI membuat standar penilaian di Indonesia dalam melakukan penilaian, diantaranya:

- Nilai Penggantian Wajar (*Fair Replacement Value*) adalah nilai untuk kepentingan pemilik (*value to the owner*) yang didasarkan kepada kesetaraan dengan Nilai Pasar atas suatu properti, dengan memperhatikan unsur luar biasa berupa kerugian non fisik dari kepemilikan properti, yang diakibatkan adanya pengambilalihan hak atas properti dimaksud; dan
- Nilai Penggantian Wajar diartikan sama dengan Nilai Ganti Kerugian sebagaimana dimaksud dalam UU No. 2 tahun 2012.

Prinsip perhitungan dari sudut penilaian yaitu:

- Pembeli (dalam hal ini Pemerintah) berminat membeli bahkan cenderung terpaksa membeli; dan
- Penjual (dalam hal ini masyarakat) tidak berminat menjual tetapi cenderung terpaksa menjual.

Dari sudut pandang ekonomi nilai tanah bersifat spesifik untuk masing-masing persil tanah sehingga penilaian dalam rangka pengadaan tanah harus dilakukan secara individual. Agar penilaian secara individual dapat dilaksanakan dengan baik maka inventarisasi dan pendataan tanah yang akan dibebaskan harus sudah dilakukan secara detail dan mampu memberikan informasi yang cukup sebagai dasar analisa atas aspek-aspek yang dipertimbangkan akan mempengaruhi nilai tanah.

Bahwa berkaitan dengan ganti kerugian hanya di Indonesia yang memasukan klausul tentang kerugian lain yang dapat dinilai dalam peraturan perundang-undangan. Namun, permasalahan yang sering timbul dalam pengadaan tanah bagi kepentingan umum yaitu kurang sempurnanya perencanaan yang dibuat oleh instansi yang membutuhkan lahan. Seringkali dalam perencanaan tidak melibatkan konsultan sosial ekonomi, dan batasan waktu dalam membuat daftar nominatif oleh tim satgas B dan penilai oleh tim KJPP.

2) Dr. Suparjo, S.H., M.H. (Dosen Fakultas Hukum Universitas Indonesia)

Pada sesi ke-II *Focus Group Discussion* (FGD) narasumber Bapak Dr. Suparjo, S.H., M.H. (Dosen Fakultas Hukum Universitas Indonesia) dalam paparannya berkaitan dengan memahami anatomi regulasi pengadaan tanah: peluang, tantangan dan hambatan bagi pemenuhan dan

perlindungan HAM (Sebuah Perspektif Hukum Pancasila) menjelaskan bahwa dalam pengadaan tanah harus berpedoman pada Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 *jo.* Undang- Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria. Selain itu, pengadaan tanah harus perspektif dan berlandaskan Pancasila.

Alur logis pengadaan tanah dalam hukum agraria dimulai dari Pasal 33 ayat 3 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Pokok Agraria, rencana umum mengenai persediaan dan peruntukan dan penggunaan bumi, air dan ruang angkasa serta kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. Di dalam rencana pembangunan pemerintah sebagai upaya memenuhi kebutuhan hidup. Bila dipahami secara singkat anatomi pengadaan tanah untuk kebutuhan manusia, sehingga seharusnya tidak ada pelanggaran hak asasi manusia. Karena pengadaan tanah harus sesuai dengan tujuan Pembentukan NKRI, yaitu:

- 1) Melindungi segenap bangsa dan tumpah darah Indonesia;
- 2) Memajukan kesejahteraan umum;
- 3) Mencerdaskan kehidupan bangsa; dan
- 4) Ikut menciptakan ketertiban dunia berdasarkan perdamaian abadi dan keadilan sosial.

Maka alur pengadaan tanah dalam hukum agraria nasional harus berlandaskan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang- Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria, dan tujuan pembentukan Negara Kesatuan Republik Indonesia, serta Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Kepentingan Umum. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 *a quo* menjelaskan bahwa dalam pengadaan tanah harus:

- 1) Mengedepankan prinsip musyawarah;
- 2) Masyarakat berhak mendapatkan informasi dan memberikan masukan dalam pembangunan;
- 3) Keterlibatan pemilik tanah dalam setiap tahapan kegiatan;
- 4) Persetujuan pemilik tanah dalam penetapan lokasi pembangunan;
- 5) Terjaminnya kelangsungan hidup pemilik tanah atas ganti-rugi yang diterima (ganti-rugi yang layak dan adil);
- 6) Pembangunan memberikan manfaat bagi masyarakat pemilik tanah dan bagi wilayah lokasi pembangunan;
- 7) Segala perbedaan diselesaikan melalui badan peradilan (Pengadilan Tata Usaha Negara dan Pengadilan Negeri);
- 8) Kejelasan masalah objek dan subjek pengadaan tanah;
- 9) Penilaian besarnya nilai ganti dilakukan oleh lembaga independen; dan
- 10) Pemerintah tidak dapat campur tangan dalam menentukan besarnya nilai

ganti-rugi.

Permasalahan dalam pengadaan tanah:

- 1) Realitas pada peraturan perundang-undangan yaitu substansi dari teks peraturan yang ambigu (multi tafsir), khususnya berkaitan dengan ganti kerugian seperti terminologi harga pasar, harga yang layak secara kualitatif namun belum menyentuh nilai intrinsik yang terdapat dalam manifestasi hubungan manusia dengan tanah, dan disharmoni dan disinkron peraturan perundang-undangan yang masih dirasakan, serta penyimpangan asas musyawarah via penerapan konsinyasi jika kesepakatan ganti kerugian tidak tercapai;
- 2) Dalam pelaksanaan pengadaan tanah, terdapat kekeliruan melaksanakan aturan prosedural antara lain, tidak taat norma pelaksanaan (*standard operation procedure*) yang diatur dalam ranah hukum administrasi negara, faktor pribadi oknum-aparatur pelaksana (pemahaman aturan prosedur, mentalitas, pamrih akan keuntungan tertentu), kooptasi oknum-oknum dalam struktur birokrasi eksekutif dan lembaga peradilan, kooptasi dari kepentingan lingkaran instansi kekuasaan yang memiliki afiliasi formal/informal dengan pelaku bisnis (pelaksana proyek), dan kooptasi dari kepentingan lembaga-lembaga donor internasional;
- 3) Realitas pemilikan dan diri si pemilik tanah yaitu pengalaman hidup pribadi dalam arti luas timbulnya *phobia* ketika menghadapi persoalan pembebasan tanah sebagaimana yang pernah dialami di tempat lain, arus informasi yang belum tertata rapi dan mumpuni dalam tahap awal bahkan pra-perolehan tanah dilakukan, kooptasi dari oknum aparat pemerintah mulai dari Lurah, Camat, hingga instansi kedinasan yang terkait dengan pembangunan infrastruktur, dan kooptasi dari oknum aparat keamanan dari kepolisian, militer, tokoh informasi yang identik memiliki kekuatan melakukan represi fisik; dan
- 4) Dalam ranah administrasi pertanahan yaitu jaminan validasi keabsahan bukti kepemilikan tanah khususnya tanah-tanah yang belum didaftar (sertifikat), jaminan akurasi keabsahan data dalam sertifikat yang dihasilkan melalui sistem publikasi negatif-tendensi positif yang masih membuka potensi besar ketidak-akuratan data fisik dan yuridis.

III.2.2. Focus Group Discussion (FGD) II

FGD dilaksanakan pada 14 Oktober 2019 bertempat di Hotel Yello, Jakarta Selatan. Subkomisi Penegakan HAM Bidang mediasi mengundang narasumber dari Sesditjen Pengadaan Tanah Kementerian Agraria dan Tata Ruang/BPN RI dan Direktur pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan,

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat RI. Berikut penjelasan dari kedua narasumber berkaitan dengan aspek regulasi dan kebijakan tim *appraisal* dalam pembangunan infrastruktur:

1) Alen Saputra, S.H., M.Kn. (Sesditjen Pengadaan Tanah Kementerian ATR/BPN)

Pada 14 Oktober 2019, diadakan *Focus Group Discussion* (FGD) dengan tema “Mengurai Aspek Regulasi dan Kebijakan Tim Penilai (*Appraisal*) dalam Penyelesaian Kasus-Kasus Pelanggaran HAM akibat Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Melalui Mekanisme Mediasi” dengan mengundang narasumber dari Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional RI dan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Narasumber menyampaikan bahwa bagi pengadaan tanah untuk kepentingan umum dengan tanah di atas 5 hektar dilaksanakan sesuai tahapan Perpres Nomor 71 Tahun 2012. Sedangkan bagi pengadaan tanah untuk kepentingan umum dengan tanah di bawah 5 hektar dapat dilaksanakan langsung oleh instansi yang memerlukan tanah melalui jual beli, tukar-menukar, hibah, bentuk lain yang disepakati, dan dalam hal tertentu/dianggap perlu, dapat dilaksanakan dengan tahapan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum. Berkaitan dengan hal ini diatur pula ketentuan dalam Pasal 121 Perpres Nomor 148 Tahun 2015, Pasal 34 Perpres Nomor 4 Tahun 2016 (untuk pembangunan infrastruktur ketenagalistrikan).

Dalam hal pengadaan tanah untuk kepentingan umum yang luasnya tidak lebih dari 5 (lima) hektar, penganggaran dari Kementerian atau Lembaga melalui DIPA. Dalam tahap perencanaan, tanpa penetapan lokasi dan hanya ada proposal/*site plan*. Dalam tahap persiapan untuk kesesuaian RTRW berdasarkan rekomendasi, penentuan/survey lokasi yang sesuai, melakukan pertemuan dengan pemilik tanah untuk meminta persetujuan pemilik tanah. Dalam tahap pelaksanaan, peralihan hak dilakukan melalui jual beli/tukar menukar/ hibah. Selanjutnya dalam tahap penilaian dilakukan oleh *appraisal* atas Nilai Objek Pengadaan Tanah. Setelah ada penilaian *appraisal* selanjutnya dalam tahapan pelepasan hak dilakukan pembayaran ganti-rugi atas pelepasan hak yang dilakukan di depan kepala kantor. Terakhir dilakukan pensertifikatan setelah dilakukan pengukuran oleh tim peneliti.

Disampaikan lebih lanjut mengenai tahapan dalam proses pengadaan tanah untuk kepentingan umum:

1. Tahapan Perencanaan, merupakan tanggung jawab instansi yang memerlukan tanah;

2. Tahapan Persiapan, merupakan tanggung jawab Gubernur;
3. Tahapan Pelaksanaan merupakan tanggung jawab Kepala Kantor Wilayah BPN Provinsi; dan
4. Tahapan Penyerahan Hasil, merupakan tanggung jawab Kepala Kantor Pertanahan Kabupaten/Kota.

Dalam tahapan persiapan, Kementerian/Lembaga yang membutuhkan tanah menyampaikan dokumen perencanaan kepada Gubernur. Apabila dokumen dinyatakan lengkap, maka akan disampaikan kepada tim persiapan yang telah dibentuk oleh Gubernur, dan apabila belum lengkap akan dikembalikan kepada instansi yang memerlukan tanah.

Instansi yang memerlukan tanah harus sudah memiliki data masyarakat terdampak, sehingga pada saat sosialisasi sudah diketahui *person per person*. Namun dalam kenyataannya seringkali warga merasa belum pernah ada sosialisasi. Dalam pendataan awal terkadang mengulang lagi karena data dari instansi yang memerlukan tanah tidak lengkap.

Selanjutnya dalam tahap persiapan dilakukan konsultasi publik, apabila keberatan disampaikan kepada Gubernur. Disampaikan pula bahwa keberatan masalah harga atau tidak mau dibebaskan, tim tidak akan melayani karena itu ada pada tahap pelaksanaan. Tim hanya menyampaikan layak atau tidak layak kepada Gubernur.

Masyarakat dapat mengajukan gugatan ke PTUN mengenai penetapan lokasi (Penlok). Apabila SK Penlok dianggap tidak sah maka lokasi harus pindah. Apabila dinyatakan sah, akan dilakukan pengumuman selama 14 hari, selanjutnya disampaikan kepada instansi yang memerlukan tanah. Kemudian Instansi yang memerlukan tanah menyampaikan kepada BPN Kanwil, yang akan melakukan pemeriksaan kelengkapan dokumen. Apabila dokumen tidak lengkap akan dikembalikan ke instansi yang memerlukan tanah. Permohonan kepada Kakanwil akan diteruskan ke daerah apabila wilayahnya jauh. Selanjutnya akan dibentuk Satgas A dan B. Satgas A dan B selanjutnya dilakukan inventarisasi selama 30 hari, namun dalam pelaksanaannya lebih dari 30 hari.

Dalam tahap inventarisasi, masyarakat harus menyampaikan aset yang dimiliki misalnya tanaman, sumur bor, sumur pantek, termasuk peralatan rumah tangga yang tidak dapat dipindahkan, misalnya lemari yang terpasang ke tembok, granit- granit mahal. sehingga masuk dalam objek penggantian. Dalam tahap ini kadang masyarakat tidak menyampaikan secara detail,

masuk ke dalam rumah tidak diijinkan. Hal ini yang biasanya menjadi permasalahan dan dilaporkan kepada Komnas HAM RI.

Selanjutnya akan dibuat daftar nominatif dan Peta Bidang yang diumumkan dalam 14 hari, kemudian instansi yang memerlukan tanah melakukan penilaian, dibawah Rp100.000.000,00 (*seratus juta rupiah*) penunjukan langsung, kalau di atas Rp100.000.000,00 (*seratus juta rupiah*) melalui lelang. Penetapan daftar nominatif dilakukan Ketua Panitia (Kepala Kantor Pertanahan). Yang dinilai tidak hanya daftar nominatif (tanaman, tanah, bangunan, usaha) dan peta bidang tapi termasuk dampak-dampak yang akan timbul, misalnya rasa kebatinan, kerugian usaha yang dihitung minimal 3 tahun, BPHTB, PPH, dan uang tunggu sesuai dengan harga pasar. Selanjutnya dilakukan musyawarah bentuk ganti-rugi. Kalau harga tidak dimusyawarahkan lagi. Biasanya dilakukan 3 kali rapat (undangan). Kalau tidak ada pernyataan setuju maka uang ganti-rugi akan dititip ke pengadilan. Dijelaskan lebih lanjut apabila ada keberatan mengenai daftar nominatif maka warga harus mengajukan keberatan dalam jangka waktu 14 hari yang disampaikan kepada panitia. Tidak ada ketentuan untuk melakukan sosialisasi atas daftar nominatif. Daftar nominatif hanya diumumkan di kelurahan, namun dalam prakteknya untuk menghindari permasalahan dikemudian hari maka dilakukan sosialisasi kembali dengan mengundang warga terdampak.

Disampaikan pula bahwa dalam pengadaan tanah tidak boleh diwakilkan kepada pihak lain, kecuali tiga keturunan ke bawah, yaitu sampai cucu. Permasalahan yang sering timbul dalam pengadaan tanah yaitu salah bayar, oleh sebab itu pembayaran langsung ditransfer ke rekening pemilik tanah. Selain itu pula panitia pengadaan tanah tidak memiliki peluang untuk melakukan hal-hal di luar ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 2 tahun 2012. Berkaitan dengan hal tersebut, menurut narasumber, Komnas HAM RI dapat melakukan pendampingan sejak tahap perencanaan sampai pelaksanaan. Hal tersebut untuk menghindari terjadinya pelanggaran-pelanggaran HAM dan mencegah terjadinya konflik.

Selanjutnya FGD dilanjutkan dengan diskusi dengan seluruh peserta dan narasumber. Salah satu pertanyaan yang muncul kepada Narasumber mengenai bagaimana mekanisme ganti-rugi pengambilan tanah ulayat untuk kepentingan umum. Berkaitan dengan pertanyaan tersebut, narasumber menyampaikan bahwa tanah ulayat tidak diganti-rugi tapi dipindahkan ke tanah yang baru. Untuk Papua, kadang kala tanah ulayat sudah dibagi ke suku per suku. Biasanya dikompromikan dahulu antara *mondoapi* dan *keret-keret*, termasuk tanah instansi pemerintah.

Berkaitan dengan *Grondkaart* atau Peta Bidang, menurut Menteri Keuangan merupakan aset negara, sehingga BPN akan menyerahkan pada putusan Pengadilan. Kemudian mengenai penguasaan tanah aset oleh masyarakat yang sudah lebih dulu menempati, sudah lebih dari 20 tahun dan masyarakat membayar pajak, apakah dapat dimiliki oleh masyarakat yang sudah menempati tersebut. Berkaitan dengan pertanyaan tersebut, narasumber menyampaikan bahwa aset negara tidak dapat dialihkan, kecuali Pelindo, KAI, dan TNI, sampai saat ini belum mengeluarkan aset negara. Terkait dengan pertanyaan, apakah perlu ada perubahan regulasi karena prakteknya masih banyak pengaduan terkait pengadaan tanah. Berkaitan dengan pertanyaan tersebut, Narasumber menyampaikan bahwa Undang-Undang belum perlu direvisi namun perlu petunjuk teknis, misalnya berdasarkan Aparat Penegak Hukum (APH) berpendapat bahwa tanah negara tidak perlu dibayar, kalau menurut BPN tetap kita bayar karena sudah menggarap.

Terkait dengan permasalahan ketika jalan tol sudah siap beroperasi, ternyata menutupi saluran air, ada pula permasalahan sekolah menjadi jauh. Menurut narasumber, penyelesaian permasalahan ini dapat dilakukan mediasi di Badan Usaha Jalan Tol. Tidak ada diskresi dalam pengadaan tanah karena menyangkut keuangan negara. Tanah baru digusur ketika uang sudah dititip di pengadilan, sebelum itu masyarakat masih dipanggil untuk musyawarah.

Sedangkan mengenai cara menyiasati permasalahan yang ada dimensi konflik, Narasumber menyampaikan bahwa BPN tidak dapat memberikan diskresi karena barangnya harus ada. Kalau untuk menaikkan harga instansi pemerintah juga tidak berani, kalau luas tanah masih bisa diukur lagi. Diskresi merupakan kewenangan Presiden. Untuk kasus pembangunan Bandara di Kulonprogo, Daerah Istimewa Yogyakarta, mungkin Angkasa Pura 1 dapat memberikan diskresi berupa CSR, keluarga warga terdampak dipekerjakan.

Mengenai standar baku perencanaan pengadaan tanah, apakah sudah memasukkan berbagai aspek misalnya ekologi. Selain itu juga kedepan program pemerintah masih fokus pada pembangunan infrastruktur terutama pembangunan jalan tol, maka kondisi tersebut, Komnas HAM RI bisa masuk dalam tahapan mana? Sehingga kebijakan yang diambil bersifat menyeluruh, tidak kasus per kasus. Narasumber menyampaikan bahwa dalam pengadaan tanah untuk kepentingan umum sesuai ketentuan harus memperhatikan aspek Sosial, Budaya, Agama, namun biasanya instansi yang memerlukan tanah terkadang karena terburu-buru tidak melakukan penelitian terlebih dahulu.

Berkaitan dengan standar baku, saat ini sedang disusun petunjuk teknis (juknis) terlebih dahulu. Mengenai peran Komnas HAM RI sudah bisa dilakukan mulai dari tahap perencanaan, pengumuman daftar nominatif, dan penilaian *appraisal*.

2) Reni Ahianti, (Direktur pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan, Kementerian PUPR)

Narasumber menyampaikan bahwa Dirjen Pembiayaan Infrastruktur Kementerian PUPR, baru dibentuk pada Februari 2019, meskipun regulasinya sudah ada sejak tahun 2018. Disampaikan pula bahwa Dirjen Pembiayaan Infrastruktur juga menerima pengaduan. Pembangunan jalan tol dilakukan dengan mekanisme Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU). KPBU merupakan alternatif pembiayaan pembangunan selain APBN murni dengan memperhatikan pembagian risiko antara para pihak.

Skema pembiayaan dalam pembangunan infrastruktur terdiri dari skema konvensional yang menggunakan APBN murni yaitu dari Kementerian Keuangan Republik Indonesia diserahkan kepada PUPR untuk dikelola. Selain skema konvensional, terdapat juga skema KPBU, yaitu ada pelibatan Mitra atau Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) untuk melaksanakan desain, konstruksi termasuk pendanaan. Sistem konvensional semua risiko ditanggung pemerintah, sedangkan dalam skema KPBU terdapat pembagian rasio. Dalam hal penentuan tarif dan pengadaan tanah dilakukan pemerintah, sedangkan untuk pendanaan, desain, konstruksi termasuk apabila ada kenaikan biaya operasional menjadi tanggung jawab Badan Usaha.

Tahapan Pengusaha Jalan Tol, mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol dan Peraturan Menteri PUPR Nomor 43 Tahun 2015 tentang BPJT. Dalam tahap pertama Badan Usaha mengajukan usulan prakarsa untuk memperoleh izin (*unsolicited*), selanjutnya dimasukan dalam program pemerintah (*solicited*). Pelaksanaan kegiatan mengacu kepada rencana umum yang sudah dibuat oleh Dirjen Bina Marga.

Dalam persiapan pengusahaan sudah mulai disusun pengadaan tanah, sudah ada trase jalan yang akan dibangun, lebar berapa, berapa lahan yang akan di *plot*, bagaimana penanganannya sekaligus menyusun rencana anggaran untuk pembayaran ganti-rugi.

Persiapan pembangunan jalan tol:

1. Konsultasi publik

Dalam tahap konsultasi publik, rute harus sudah disosialisasikan kepada masyarakat. Dalam tahap ini Kementerian PUPR akan mengundang warga, camat dan pihak terkait untuk disosialisasikan, sekaligus melakukan tinjauan lokasi misalnya ada bangunan atau tempat yang tidak boleh dibangun, seperti makam, hutan lindung harus ada ijin KLHK, atau fasilitas militer. Memahami karakter masyarakat yang terkena dampak juga sangat penting, karena kultur budaya akan mempengaruhi dalam proses ganti-rugi;

2. Pelelangan

Dalam tahap ini akan dicari badan usaha sebagai pihak yang menjalankan proyek tersebut. Badan usaha ini bisa juga sebagai pemrakarsa. Namun kalau bukan pemrakarsa, maka pemrakarsa dapat banding, Konsorsium atau penambahan nilai pelelangan.

Selanjutnya narasumber menyampaikan dasar hukum pengadaan tanah:

1. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum;
2. Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 dan perubahannya. Perubahan terakhir Peraturan Presiden Nomor 148 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum; dan
3. Peraturan Kepala BPN RI Nomor 5 Tahun 2012 dan perubahannya. Perubahan Terakhir Peraturan Menteri ATR/BPN Nomor 22 Tahun 2015 tentang Petunjuk Teknis Pengadaan Tanah.

Selain itu pula terdapat peraturan pendukung lainnya, antara lain:

1. Proyek Strategis Nasional (PSN)
Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 dan perubahannya. Perubahan terakhir Peraturan Presiden Nomor 56 Tahun 2018 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional; dan
2. Pendanaan Pengadaan Tanah PSN
Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2016 tentang Pendanaan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum Dalam Rangka Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional.

Disampaikan pula mengenai tahapan pengadaan tanah, yaitu:

1. Perencanaan. Tahapan ini dilaksanakan oleh PUPR atau instansi yang membutuhkan tanah;
2. Persiapan. Tahapan ini dilakukan oleh PUPR atau instansi yang membutuhkan tanah bersama dengan Gubernur/Pemerintah Daerah

- terutama dalam penentuan penlok;
3. Pelaksanaan. Tahapan ini dilaksanakan oleh Badan Pertanahan Nasional sebagai pelaksana pengadaan tanah; dan
 4. Penyelarasan hasil. Tahapan ini dilaksanakan oleh Badan Pertanahan Nasional bersama dengan instansi yang memerlukan tanah.

Pendanaan pengadaan tanah berasal dari APBN yaitu menggunakan pendanaan dari BLU LMAN, APBD yang dapat dilaksanakan setelah ada Berita Acara Serah Terima tanah bebas 100%, dan BUMN atau BUMD. Kemudian disampaikan mengenai Kendala dalam Pengadaan Tanah.

A. Pendanaan

1. Keterlambatan penggalangan dana talangan;
2. Realokasi anggaran membutuhkan birokrasi yang lama sehingga tidak selaras dengan dinamika pengadaan tanah; dan
3. Bangunan dan tanaman tumbuh yang tidak bisa dibayarkan dengan mekanisme LMAN. Jika tidak bisa dibayarkan oleh LMAN, maka akan dibayarkan menggunakan APBN.

B. Aset Instansi/ Non Masyarakat

1. Kendala pengadaan tanah milik instansi pemerintah atau pemerintah daerah;
2. Kendala penggantian tanah wakaf dan tanah kas desa; dan
3. Kendala pengadaan tanah pada kawasan hutan.

C. Administrasi Internal

1. Kurang tertibnya penyimpanan pengamanan arsip;
2. Kurang tertibnya administrasi dan dokumentasi; dan
3. Kurang tertibnya pertanggungjawaban keuangan.

D. Hukum

Permasalahan hukum yang berlarut-larut pasca pelaksanaan pengadaan tanah.

Selanjutnya FGD dilakukan dengan diskusi oleh seluruh peserta dan narasumber.

PENANYA	PERTANYAAN	TANGGAPAN NARASUMBER
M. Ridwan Hamzah	Berapakah jumlah Proyek Strategis Nasional (PSN) yang dibiayai dengan menggunakan pendanaan konvensional dan Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU)?	Ada 69 (enam puluh sembilan) ruas jalan tol per 2018

Dini Surya Cahyani	Bagaimana apabila dalam pelaksanaan pembangunan faktanya anggaran yang digunakan melebihi dari perencanaan? Apakah anggaran tetap harus disesuaikan dengan perencanaan?	Berkaitan dengan penganggaran, apabila ada bagian yang harus dibiayai APBN, meskipun melebihi dari perencanaan dapat diajukan penambahan dan akan dibuat <i>addendum</i>
M. Felani Budi Hartanto	1. Sebelum ada penetapan lokasi tentu ada konsultasi publik, lebih dulu mana antara konsultasi publik PUPR dengan penentuan lokasi? 2. Bagaimana apabila ada yang keberatan mengenai penetapan lokasi? 3. Bagaimana sebuah proyek bisa diusulkan menjadi PSN, dan siapa yang dapat mengusulkan PSN?	Konsultasi publik yang dilakukan PUPR dilakukan sejak awal penyusunan perencanaan. Penetapan lokasi diawal pada penyusunan FS belum pasti tepatnya dimana, lebih detail lagi yang di daerah dan Gubernur. Pengusulan PSN sudah diatur siapa saja yang dapat mengusulkan PSN, dalam hal ini Menteri PU, baru dilanjutkan ke Menko Perekonomian. Badan Usaha bahkan Pemerintah Daerah dapat mengajukan PSN ke Presiden, nanti diserahkan lagi ke Kementerian Teknis terkait (Penanggungjawab Proyek Kerjasama)
Roni	<i>Market Sounding</i> dilakukan di tahapan apa?	<i>Market Sounding</i> dilakukan beberapa kali, dalam tahapan

		penyusunan perencanaan, untuk melihat ada investor atau tidak. Setelah data teknis detail dilakukan <i>market sounding</i> kedua. Kami bekerjasama dengan BKPM yang memiliki data investor.
Dyah Nans	Setelah penetapan lokasi dan ditetapkan trase, apakah dimungkinkan tanah yang tidak masuk trase dilakukan ganti-rugi karena menerima dampak dari pembangunan?	Apabila tidak masuk penlok, dilakukan pendekatan dengan Badan Usaha. Apabila tidak ada akses biasanya disampaikan melalui pemerintah daerah. Wilayah yang sudah terkena Penlok tidak boleh diperjualbelikan. Apabila tidak masuk trase perlu ada koordinasi dengan Pemerintah Daerah, karena bukan akses jalan nasional.
Imelda Saragih	Bagaimana proses ganti-rugi terhadap tanah BMN?	Dari awal saat perencanaan sudah teridentifikasi apakah ada BMN atau tidak, apabila ada biasanya dipindahkan atau dibelokkan beberapa derajat, dijadikan <i>fly over</i> atau <i>Underpass</i>. Biasanya apabila melewati Instansi pemerintah atau BMN lebih rumit di

		administrasi pengalihan asetnya dibanding ganti-ruginya.
M. Ridwan Hamzah	Penetapan lokasi pada tahun 2012 dan sampai 2018 tidak dilakukan pembangunan. Namun pada saat pembangunan dimulai nilai ganti-rugi tetap mengikuti penlok yang lama.	Ganti-rugi biasanya disesuaikan dengan nilai saat itu yang berlaku. Biasanya apabila hal tersebut terjadi maka dilakukan konsultasi publik lagi dan harga menyesuaikan.
Dewi Sartika	Pada tahap perencanaan dilakukan oleh instansi yang membutuhkan tanah, apakah PUPR melibatkan BPN atau Pemerintah Daerah pada saat penentuan FS atau penlok?	Pada saat FS harus sudah melihat RTRW. Dalam hal ini sejak awal PUPR melibatkan BPN dan pihak terkait lainnya.
M. Felani Budi Hartanto	1. Selain fungsi mediasi dan pemantauan, ketika konflik sudah terjadi dan sudah dalam proses peradilan, maka Komnas HAM akan menyarankan para pihak untuk menyelesaikan melalui upaya hukum. 2. Komnas HAM RI memiliki kewenangan pengkajian dan kami memiliki tugas mengkritisi, konsinyasi termasuk dalam salah satu bentuk pelanggaran ham. 3. Dalam UU Nomor 2 tahun 2012 dimungkinkan penggantian dalam bentuk lain. Dalam prakteknya selalu diganti-rugi dengan uang dan ujungnya berakhir di konsinyasi.	Untuk penentuan nilai menjadi kewenangan Bina Marga, semua ada mekanisme, penlok ada <i>expire</i> dan harus dilakukan konsultasi publik lagi. Terkait konsinyasi memang kalau dilihat dari sisi HAM masyarakat merasa hak-haknya dilanggar, tetapi perlu dipertimbangkan juga manfaat dari adanya pembangunan itu sendiri. Dengan adanya UU Nomor 2 tahun 2012, pembangunan lebih cepat dilakukan. Terkait ganti-rugi selain uang memang diatur

		misalnya dengan penggantian saham. Kami belum memiliki pengalaman dalam bidang itu. Untuk penggantian lahan kami masih kesulitan. Saat ini opsi yang dipilih memilih ganti-rugi.
Mimin Dwi Hartono	Komnas HAM RI akan melakukan konsultasi Nasional, untuk itu meminta saran dan masukan apa yang bisa dilakukan dalam konsultasi nasional. Komnas HAM RI melihat terdapat peran besar PUPR dalam proses pembangunan jalan tol dibandingkan BPN dan Pengadilan. Harapan Komnas HAM RI dari konsultasi nasional tersebut dapat mencegah permasalahan-permasalahan yang mungkin timbul dalam proses pembangunan jalan tol tidak terulang lagi. Memang pembangunan jalan tol dalam rangka pemenuhan hak asasi manusia. Akses jalan terbuka, namun di sisi lain ada masyarakat terdampak.	Dalam Rencana Umum pihak yang terlibat yaitu Bina Marga, sedangkan dalam pengusahaan dilakukan oleh Bina Marga, dan BPJT. Sehubungan dengan hal tersebut dalam konsultasi nasional bisa diundang ketiganya. Terkait penetapan Penlok, permohonan diusulkan oleh Dirjen Bina Marga dilengkapi dengan RW Plan dan dokumen pengadaan tanah. Selanjutnya Pemda dan BPN terkait melakukan evaluasi disesuaikan dengan tata ruang.

III.3. Konsultasi Nasional “Upaya Penyelesaian Dampak Pembangunan Infrastruktur Khususnya Jalan Tol melalui Mediasi Hak Asasi Manusia”

III.3.1. Sambutan

1. Ahmad Taufan Damanik (Ketua Komisi Nasional Hak Asasi Manusia – Komnas HAM RI)



Bismillahirrahmanirrahim. Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Selamat pagi, salam sejahtera Ibu-Bapak sekalian yang saya banggakan, para Kakanwil yang hadir, para tamu undangan, para peserta dari Mahkamah Agung, kemudian Direktorat Transportasi Bappenas, Dirjen Bina Marga, dari ATR/BPN, Ketua Umum MAPPI, perwakilan Pemerintah Provinsi maupun Wakil Kota dan Kepala Daerah, perwakilan Kejaksaan Agung, perwakilan Badan Usaha, perwakilan kontraktor pembangunan jalan tol, perwakilan masyarakat terdampak serta Lembaga Swadaya Masyarakat yang hadir memenuhi undangan kami.

Saya mengucapkan terima kasih atas upaya yang dilakukan oleh Subkomisi Penegakan HAM Bidang Mediasi dalam hal ini Pak Munafrizal Manan, beliau kolega saya di komisioner periode ini. Komisioner Mediasi ini salah satu yang paling sibuk. Kadang saya bertemu dengan Pak Rizal ini sebulan sekali belum tentu. Jadi hari ini

menjadi hari yang bahagia bagi kita berdua karena bisa duduk *ngopi* bersama. Kenapa? Karena beliau ini harus keliling dari satu tempat ke tempat yang lain memimpin mediasi. Terutama dengan apa yang kita konfirmasikan pada hari ini, yaitu infrastruktur jalan tol.

Tadi pagi, saya ngobrol dengan Bapak dari Bina Marga. Saya cerita pengalaman saya di Medan. Saya ini orang Medan, asalnya dari Siantar, dulu bisa sampai lima jam karena harus masuk perkebunan dan baru bisa *nyampek* sebelum buka puasa. Jadi sekarang *Alhamdulillah* bisa menjadi tiga jam lewat jalan tol itu. Saya rasa, kalau saya keliling berbagai provinsi beberapa orang mengatakan *gini*, sebenarnya untuk perkembangan itu kita harus mengucapkan syukur kepada Allah Swt. karena pemerintahan kita Bapak Presiden Jokowi cukup agresif dan progresif juga mengembangkan infrastruktur. Tapi juga kadang-kadang muncul reaksi yang keras. Saya baru dari Papua-Wamena sana, dulu saya *nggak* dengar suara begitu sekarang “*kami nggak butuh jalan tol*” nah ini mungkin lagi emosi, ya. Jadi sabar-sabarlah menghadapi masyarakat Indonesia yang sangat kompleks ini, sangat beragam. Di kampung halaman saya juga saya sampaikan, nilai material itu bisa dipikirkan yang paling penting itu nilai budayanya.

Saya kira setelah reformasi, orang-orang di daerah ini sudah alergi, dengan kata-kata ganti-rugi, “*masak ganti-rugi terus!*”. Saya masih ingat zaman Orde Baru dulu saya menulis artikel, kritik saya terhadap filosofi pembangunan. Dengan menggunakan falsafah Jawa kalau tidak salah saya kutip “*jer basuki mawa beya*” untuk kemakmuran perlu pengorbanan. Tapi orang-orang pada tanya, yang menanggung *beyo*-nya siapa? *Masak* masyarakat. Saya kira sebetulnya yang lebih tepat itu *kan* sebenarnya ganti-untung.

Menarik, kemarin kami mendengar audiensi tentang kasus Kulon Progo. Pak Gubernur DIY mengatakan, “saya *nggak* mau pembangunan infrastruktur, ini merugikan dan membuat masyarakat saya *malah* tambah miskin, mereka harus sejahtera”. Kemudian pada saat itu, nilai kompensasi yang diberikan sudah jauh, tidak rugi dari nilai pasar yang semestinya. Tetapi, kita tahu bahwa mesti ada penolakan. Sebelum pulang dari rumah Sultan saya menyampaikan, “Pak Gubernur saya mau satu hal lagi”, itu masih ada masjid yang bermasalah, kalau bisa sabar-sabarlah mendekati masyarakatnya,

jangan sampai besok atau lusa itu dirobohkan. Saya mengatakan begitu karena pengalaman di kampung saya, hal-hal seperti itu bisa menjadi masalah soal pembangunan masjid bisa ribut satu kota itu. Tiap Jumat khatibnya *ngomong* terus tentang itu semua. Padahal mungkin sudah dibangun masjid penggantinya yang jauh lebih besar. Jadi, pendekatan sosial budayanya ini menjadi penting. *Nah*, Komnas HAM sesuai dengan mandat Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia, kami tidak hanya melakukan pemantauan. Tugas kami itu biasanya tidak hanya melakukan pemantauan tentang peristiwa Mei, September lalu ada demo yang kemudian ada orang meninggal, peristiwa kekerasan, maka kami turunkan tim pemantauan. Lebih tinggi dari itu ada penyelidikan. Sekarang punya dua lagi, satu di Aceh satunya di Papua yang sedang kita selesaikan. Tapi di luar yang biasanya diliput oleh media bahwa Komnas HAM membuat laporan hasil investigasi peristiwa Mei. *Wah* itu, kantor kami dipenuhi oleh media jurnalis. *Nah*, bagian mediasi ini yang sebetulnya sangat substantif, sangat jarang terpublikasi. Orang *nggak* tahu bahwa salah satu yang sering kita lakukan adalah mediasi konflik pertanahan akibat ada pembangunan infrastruktur, salah satunya adalah jalan tol.

Ada puluhan kasus yang diadukan. Salah satu kasus sebelum lebaran lalu ada yang mengancam untuk bermalam di kantor Komnas HAM. Kenapa? Karena mereka bingung menyampaikan keluhan-keluhannya itu. Inilah yang kita kira meskipun ada Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum, saya kira sensitifitas HAM kita sebagai manusia terutama hak ekonomi, sosial, budaya dan masyarakat ini menjadi sangat penting. Kita tidak mengatakan Undang-Undang yang salah, itu suatu fakta hukum yang keberadaannya kita atur.

Tadi kita melihat ada fenomena lain. Masyarakat merasa dirugikan, sebagaimana contoh yang saya katakan tadi. Kadang kala diselesaikan tidak semata-mata dengan pendekatan hukum tapi pendekatan sosial-budaya. Sehingga konsultasi nasional ini menjadi sangat penting termasuk juga faktor-faktor lain. Tapi yang pasti, sebagaimana tadi saya ambil contoh sikap konsultan, Pak Gubernur DIY berkali-kali katakan, saya tidak mau pembangunan bandara ini menyengsarakan rakyat saya. Ini menjadi pintu masuk bagi kesejahteraan masyarakat saya. Karena rakyat ini adalah rakyat saya.

Ini mungkin filosofi prinsip nilai yang perlu kita ketengahkan. Di tengah-tengah ada Peraturan Perundang-undangan. Saya bukan ahli hukum tapi kalau memang ada regulasi hukum, Pasal-pasal tertentu yang mesti kita *review*, kenapa tidak? *Kan* demi rakyat kita. Meski saya juga mengakui, terkadang yang dimaksud rakyat ini juga tidak sepenuhnya rakyat sejati kadang ada rakyat-rakyat, istilahnya begitu. Bapak-bapak yang bekerja di lapangan saya kira tahu *lah* mana rakyat sejati mana yang rakyat-rakyat. Kepada pihak kepolisian, aparat hukum sudah saya katakan, “tugas bapak adalah memisahkan mana yang betul-betul kepentingan yang mengalami masalah penderitaan akibat suatu kepentingan umum dan mana yang sebetulnya menumpangkan kepentingan umum”. Karena kita tidak mau juga negeri ini dikacaukan dengan kepentingan-kepentingan yang tidak semestinya. Tetapi, tentu saja kita harus hati-hati banyak juga pihak-pihak tertentu yang mendampingi masyarakat. Kita punya catatan *track record* mereka yang selama ini memang bekerja sungguh-sungguh untuk kepentingan masyarakat.

Sekali lagi, Konsultasi Nasional upaya penyelesaian sengketa HAM sebagai dampak pembangunan infrastruktur khususnya jalan tol ini merupakan suatu sarana bagi kita semua. Tadi sempat saya katakan juga ada yang mewakili dari masyarakat terdampak, ada wakil dari pelaksana, dari pemerintah, dari pihak hukum, dari kepolisian, dan lain-lain. *Nah*, ini sarana bagi kita untuk duduk bersama, memikirkan bersama, mencari solusi-solusi bersama supaya persoalan dampak dari pembangunan Indonesia ini bisa kita kurangi, bisa kita atasi, sehingga masyarakat Indonesia maju pembangunannya di sisi lain juga konflik-konflik itu bisa kita hindari. Saya kira ini tujuan kita bersama sebagai lembaga pemerintah, kemakmuran bagi seluruh rakyat Indonesia sehingga bisa menjadi negeri yang dicontoh oleh dunia terutama karena kita memiliki kekayaan lain, legalitas sosial, musyawarah. Mediasi ini sebetulnya adalah musyawarah. Mediasi ini lahir dari prinsip masyarakat Indonesia yaitu bermusyawarah mufakat. Tidak semua orang dicari celahnya untuk diberi sanksi, kalau bisa diajak musyawarah bersama dalam rangkai mencapai keadilan bersama, kemakmuran bersama.

Sekali lagi, saya kira kurang lebih demikian. Atas nama Komnas HAM mengucapkan terima kasih atas kehadiran dan partisipasi Ibu-Bapak sekalian. *Insha Allah* pertemuan satu hari ini bisa menghasilkan

terobosan-terobosan dalam menyelesaikan persoalan dampak HAM dalam pembangunan infrastruktur khususnya jalan tol. Kemudian, tentu saja kita menginginkan lima tahun ke depan di bawah pemerintahan Presiden Jokowi yang dipilih bersama-sama oleh masyarakat Indonesia melalui proses demokrasi bisa mencapai keberhasilan untuk seluruh rakyat Indonesia sehingga kita menjadi bangsa yang dihormati oleh bangsa-bangsa lain.

Billahi taufieq wal hidayah. Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Dengan ini, dengan mengucapkan *Bismillahirrahmanirrahim*, Konsultasi Nasional saya buka.

.....

2. Munafrizal Manan (Anggota Komisi Nasional Hak Asasi Manusia -
Komisioner Mediasi)



**KONSULTASI NASIONAL
“UPAYA PENYELESAIAN SENGKETA HAK ASASI MANUSIA
SEBAGAI DAMPAK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR
KHUSUSNYA JALAN TOL DI INDONESIA
MELALUI MEDIASI HAK ASASI MANUSIA”**

Hotel Four Points, 31 Oktober 2019

Persoalan HAM dalam Pembangunan Jalan Tol

- + Hak atas informasi, tidak tersosialisasikan dengan baik mengenai tahapan-tahapan proses pembangunan jalan tol dan ganti rugi;
- + Hak atas kepemilikan, proses identifikasi/verifikasi legalitas kepemilikan lahan yang tidak akurat dan waktu yang terbatas sehingga berdampak kesalahan objek dan subjek penerima ganti rugi;
- + Hak atas kesejahteraan, nilai ganti rugi lahan yang tidak sesuai dengan sudut pandang Pengadu dan kesejahteraan yang menurun;
- + Hak atas lingkungan hidup, dampak lingkungan, ekonomi, sosial dan budaya akibat proses pembangunan jalan tol.

Temuan Komnas HAM RI



Temuan Komnas HAM RI



Temuan Komnas HAM RI



Temuan Komnas HAM RI



Tujuan Konsultasi Nasional

- + Memberikan pemahaman mengenai dampak hak asasi manusia atas pembangunan infrastruktur khususnya jalan tol;
- + Mendorong Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah untuk mengambil kebijakan yang berwawasan HAM dalam penyelesaian permasalahan pembangunan infrastruktur khususnya jalan tol sehingga tercapai keadilan sosial dan ekonomi;
- + Mendorong peran aktif *stakeholders* (Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, Korporasi, NGO, dan Masyarakat) untuk menyelesaikan permasalahan secara bersama-sama berbasis HAM.



Terima Kasih

8

Bismillahirrahmanirrahim. Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.
Selamat pagi, salam sejahtera untuk kita semua.

Yang saya hormati Ketua Komnas HAM RI, Bapak-Ibu yang hadir pada pertemuan konsultasi nasional hari ini, yang tidak bisa saya sebut satu per satu tanpa mengurangi rasa hormat saya, kemudian juga jajaran Sekretariat Jenderal Komnas HAM.

Pertama-tama, saya ingin mengucapkan terima kasih kepada Bapak-Ibu yang hadir pada konsultasi nasional kali ini, dan merupakan kebanggaan bagi kami atas kehadiran Bapak-Ibu sudah meluangkan waktu dan kesempatan di tengah kesibukannya. Saya ingin sebelum nanti memulai acara pokok konsultasi nasional ini, ingin sedikit pengantar *review* terkait dengan tema pokok kita pada pagi hari ini, yaitu sengketa HAM dalam kaitannya dengan pembangunan jalan tol.

Bapak-Ibu yang saya hormati, tadi sebagaimana disebut oleh Pak Ketua Komnas HAM, salah satu fungsi kita terkait dengan Hak Asasi Manusia adalah melaksanakan fungsi mediasi. Dalam melaksanakan fungsi mediasi ini, Komnas HAM menerima cukup banyak pengaduan kasus termasuk juga pengaduan dalam tiga tahun terakhir yang berkaitan dengan pembangunan jalan tol. Tadi sebagaimana kita ketahui bersama di bawah pemerintah

sekarang, *di situ* salah satu prioritas infrastrukturnya adalah pembangunan jalan tol. Dalam empat tahun ini sudah berjalan dan akan terus berlangsung lima tahun ke depan.

Komnas HAM menerima pengaduan dari masyarakat terdampak terkait dengan pembangunan jalan tol ini. Saya sendiri sebagai mediator, dalam pertemuan-pertemuan itu menerima secara langsung dari warga terdampak bahwa mereka sebetulnya tidak menentang, tidak menolak pada satu sisi. Kemudian di sisi lain pemerintah juga menyampaikan tadi disebutkan oleh Pak Ketua, bahwa pemerintah juga tidak bermaksud untuk membuat warganya menjadi sengsara gara-gara karena ada pembangunan jalan tol. Jadi sebetulnya ada dua kutub yang punya semangat sama, tapi dalam empirik prakteknya muncul permasalahan. *Nah*, permasalahan ini yang kemudian dibawa oleh warga pengadu ke Komnas HAM. Yang diinginkan oleh warga, mereka ingin agar diperlakukan kemudian dicarikan penyelesaian semua masalah itu secara adil. Sementara dalam sisi lain, pemerintah juga menyampaikan meskipun mereka sebetulnya juga tidak bermaksud membuat warganya menjadi sengsara, tetapi pemerintah juga tidak bisa jauh dari seluruh regulasi yang sudah ditentukan oleh Undang-Undang. Di *sinilah* nyata sekali ada pertemuan kita untuk mendiskusikan bersama. Alhamdulillah dari *stake holder* terkait yang mewakili cukup representatif. Jadi, ini kesempatan yang berharga bagi kita semua untuk mendiskusikan, memikirkan bersama kira-kira titik keseimbangan apa yang bisa ditempuh sehingga disatu sisi kebutuhan untuk membangun jalan tol itu bisa terlaksana sementara dari sisi lain keharusan untuk menegakkan aspek keadilan dan kemanusiaan juga tidak dinafikan.

Saya berharap dari pertemuan kali ini, Bapak-Ibu yang memang ahli dibidang masing-masing untuk bisa *sharing-brainstorming* sehingga kita bisa mendapatkan pencerahan bagaimana untuk mencapai solusi.

Sebagaimana yang tampil di *slide*, tupoksi Komnas HAM dalam kaitannya dengan masalah pembangunan infrastruktur jalan tol ini, berdasarkan pengalaman kami dalam menangani sejumlah kasus, hak asasi manusia merupakan problem di lapangan. Warga menyampaikan, bahwa mereka tidak mendapat sosialisasi yang cukup/pas sehingga mereka merasa konstruksi yang tersistem itu seolah-olah kejar target. Kemudian yang kedua adalah hak atas kepemilikan. *Nah*, ini memang, di level warga sendiri yang terdampak itu berbeda-beda. Ada memang mereka memiliki atas hak yang kuat berupa sertifikat hak milik kemudian ada juga yang warga atas haknya tidak terlalu

kuat, bahkan ada juga yang tidak punya hak tapi secara *de-facto* memang mereka sudah lama menempati lahan tersebut.

Kemudian berkaitan dengan hak atas kesejahteraan. Ada warga yang terdampak oleh pembangunan infrastruktur termasuk pembangunan jalan tol ini, mereka menjadi kehilangan sumber mata pencahariannya, karena mereka sudah sekian lama melakukan aktivitas untuk mendapatkan penghasilan. *Nah* jadi, dengan mereka terkena dampak pembangunan jalan tol ini, mereka bukan hanya tidak bisa menempati tempat tersebut, tapi jalan kehidupannya jadi tercerabut. Jadi, mereka ini bukan hanya sekedar pindah ke tempat lain, tetapi harus betul-betul memulai hidup baru. *Nah*, ini yang kemudian menjadi sorotan.

Kemudian ada hak asasi atas lingkungan hidup. Proses pembangunan jalan tol yang kurang mengindahkan sisi lingkungan hidup, disatu sisi sudah terkena dampak lahan yang digunakan untuk pembangun jalan tol itu, di sisi lain juga terkena dampak proses pembangunan jalan tol.

Selanjutnya Bapak-Ibu yang saya hormati, Bagian Mediasi juga sudah melakukan konsultasi ke beberapa Pemerintah Daerah yang ada pembangunan jalan tol. Berdasarkan informasi yang kami peroleh, ada beberapa daerah yaitu di Kalimantan Timur, Jawa Barat, DKI Jakarta dan Banten, salah satu temuan yang Komnas HAM dapatkan dalam kaitannya permasalahan ini adalah perbedaan nilai ganti-rugi terhadap pemilik lahan. Ini yang paling krusial sebetulnya karena warga ada yang merasa nilainya terlalu rendah. Tetapi ini sudah diberikan atas dasar hasil *appraisal* yang sudah ada aturannya.

Kemudian yang berikutnya kami temukan adalah tidak terdapat celah upaya hukum bagi warga masyarakat terdampak pasca konsinyasi di pengadilan. Mungkin dari peserta yang hadir dari pengadilan nanti bisa memberikan perspektif terkait ini. Yang disampaikan dari Komnas HAM kepada warga terdampak bahwa sudah ada aturannya, tetapi masyarakat merasa konsinyasi itu bersifat memaksa tanpa ada ruang bagi mereka untuk negosiasi, berkompromi pada titik nilai yang pas.

Kemudian lagi, yang kami temukan antara lain tidak tersosialisasikan dengan baik tahapan-tahapan pembangunan jalan tol. *Nah*, ini juga pro-kontra. Pemerintah yang melakukan pembangunan mengatakan sosialisasi sudah dilakukan tetapi begitu mendetailkan bagaimana proses sosialisasi itu

dilakukan, tampak juga memang ada masalah juga di situ. Ini problem yang menarik untuk kita diskusikan bersama. Kemudian yang terakhir, tumpang tindih alas hak pemilikan lahan. Ini juga menjadi penemuan yang besar dalam menangani kasus ini.

Bapak-Ibu yang saya hormati, kami sungguh sangat berharap dari pertemuan konsultasi nasional ini. Memang di dalam Undang-Undang itu mengatur bahwa Komnas HAM melakukan fungsi mediasi, dapat melakukan konsultasi kepada pemangku kepemimpinan. Semoga pertemuan ini bisa memberi pemahaman dampak dari sisi kemanusiaan terkait dampak pembangunan jalan tol. Sehingga diharapkan dengan pertemuan konsultasi nasional ini akan muncul titik keseimbangan. Satu sisi memang ada kebutuhan pembangunan jalan tol tapi pada sisi lain memang ada keharusan untuk menegakkan aspek keadilan dan kemanusiaan ini. Mungkin nanti dengan memohon bantuan dari pihak Pemerintah Provinsi, Daerah, Kabupaten/Kota bisa mendorong ke Pemerintah Pusat untuk bisa mengindahkan aspek HAM, karena memang institusi, memberikan kewajiban konstitusional dan ilegal untuk penghormatan, penegakan hak asasi manusia ini. Dan kemudian kami juga mengharap betul akan muncul ide, gagasan bahkan terobosan sehingga ini nanti bisa menjadi solusi yang terbaik.

Saya kira itu terkait dengan substansi yang menjadi fokus bahasan kita. Saya sebagai tim mediasi sekali lagi terima kasih kepada Bapak-Ibu dan juga terima kasih khususnya bagian mediasi yang sudah bekerja menyiapkan pertemuan konsultasi nasional ini. Mohon maaf apabila ada kekurangan dalam pembicaraan ini.

Demikian, *Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh*.

III.3.2. Pembukaan Fasilitator Sdr. Eko Cahyono (Direktur Sajogyo Institute)



Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Selamat pagi Ibu-Bapak sekalian, salam sejahtera untuk kita semuanya, terima kasih para narasumber yang sudah hadir, Bapak-Ibu sekalian tamu undangan yang saya hormati.

Senang sekali, tadi disebut oleh Pak Ketua Komnas HAM berkaitan dengan fungsi Mediasi. Jadi, Komnas HAM mengajak musyawarah, kira-kira begitu, pak ya. Ini salah satu budaya nusantara, mengajak musyawarah dalam konsultasi nasional mengenai sengketa HAM terkait dengan pembangunan infrastruktur khususnya jalan tol di Indonesia. Saya tidak akan mengulang pengantar yang sangat baik tadi.

Pertama, saya akan menyampaikan kepada lima pemantik diskusi. Beliau-beliau ini para konsultan mungkin sekaligus narasumber juga. Tapi harapannya, semua nanti bisa berinteraksi, bisa menyampaikan pandangan sebagaimana harapan-harapan tadi. Sebelumnya kami perkenalkan dulu, Ibu-Bapak lima pemantik diskusi sekaligus narasumber kita:

1. Ibu Dr. Andriani Nurdin, S.H., M.H., Wakil Ketua Pengadilan Tinggi DKI Jakarta Mahkamah Agung (MA RI);
2. Bapak Alen Saputra, S.H., M.Kn., Sesditjen Pengadaan Tanah Kementerian ATR/BPN;

3. Bapak Ir. Sri Sadono, M.T., Kepala Sub Direktorat Pengadaan Tanah, Direktorat Jalan Bebas Hambatan dan Perkotaan, Direktorat Jenderal Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat RI;
4. Bapak Ir. Okky Danuza, M.Sc., MAPPI (Cert)., Ketua Masyarakat Profesi Penilai Indonesia (MAPPI); dan
5. Bapak Handhi Setiawan Adiputra, S.T., Mewakili Kedeputan Bidang Sarana dan Prasarana Bappenas RI.

Bapak-Ibu sekalian, sebagaimana tadi disebut bahwa yang hadir hari ini multi pihak yang memiliki konsen dan fokus terkait dengan pembangunan dan infrastruktur di Indonesia. Mungkin bisa lihat di panitia juga, ada yang dari akademisi, LSM, dari Pemda yang tadi disebut oleh Bapak Ketua sebagai bagian dari konsultasinya Komnas HAM, juga ada dari pengadu.

Sebelum beliau-beliau memaparkan materinya atau menguraikan pandangan-pandangannya, kita dengarkan dulu perspektif para pengadu ini. Mudah-mudahan tadi yang dikatakan bukan rakyat-rakyat, tetapi pengadu ini sudah terseleksi sebagai rakyat beneran. Sebenarnya banyak yang diundang oleh Komnas HAM, terima kasih Komnas HAM yang memberi tempat kepada saudara-saudara kita untuk bisa hadir di sini. Tapi mohon maaf, tidak semua yang ditampilkan, sementara yang mewakili ada tiga orang, kita minta menyampaikan secara singkat, padat, masing-masing lima menit. Jadi, semacam testimoni, kita minta kepada wakil dari Sunter-DKI yaitu bapak Haris.

III.3.3. Testimoni Warga Terdampak

1. Sdr. Haris (Kecamatan Sunter, Kota Administrasi Jakarta Utara, Provinsi DKI Jakarta)



Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Yang saya hormati seluruh Pejabat yang ada di sini tanpa mengurangi rasa hormat Bapak dan Ibu, langsung saja, saya di sini sebagai Ketua Forum Warga Cakung Barat. Kami terkena dua proyek, satu, proyek 6 ruas tol Ibukota oleh PUPR, yang kedua, proyek lanjutannya oleh Pemerintah Provinsi Dinas Bina Marga DKI. Saya langsung saja, kalau yang tol Sunter-Pulo Gebang kita anggap selesai tapi waktunya menunggu dua tahun, kurang lebih selesai akhir tahun ini (2019). Itu sudah kita adukan ke Ombudsman dan Komnas HAM. Pengaduan ke Ombudsman, menurut saya percuma, saya *agak* kecewa.

Jadi, masalahnya itu simpel, permainan di bawah. Karena tidak bisa juga si pemilik proyek ini mengawasi satu per satu. Itu ada anomali NJOP. Mereka *bilang mau* diselesaikan tapi *nggak* diselesaikan. Akhirnya anomali, jadi kasus dan ribut. Dasar itu pula, *katanya appraisal* untuk menilai tanah bangunan kita. Akhirnya PPK (pemilik *project*) itu sendiri tidak bisa instruksikan, akhirnya tidak bisa *proceeding*. Saya bukan masalah uangnya, saya butuh kejelasan, kenapa harga saya *segini*, yang di dalam *segini, begitu*. Tapi dalam musyawarah itu, *mbok ya* jangan *situ* kasih harga, *nggak* terima ya ke pengadilan. Jadi seakan memaksa. Datang, musyawarah, *nggak* terima, ke pengadilan, *situ* gugat. Selalu

seperti itu. Kita bayar pajak, kita juga dukung proyek pemerintah. Jadi dengan uang yang *segitu* kita *mau* pindah ke mana?

Yang kedua, proyek lanjutan dari Pemerintah Provinsi DKI. Itu selesai *enggak*, musyawarah *enggak*, tahu-tahu sudah konsinyasi. Jadi modelnya begitu, sosialisasi kita *nggak* tahu, asistensi pendampingan kepada warga juga kita *nggak* tahu tahapan-tahapannya. Makanya, saya berharap dari sini sosialisasi, pendampingan, musyawarahnya jadi tahu. Ada solusi buat *bareng-bareng*. Kalau kita fikir *kayak didzolim-in*. Itu saja dari saya.

2. Sdr. Muhlis (Kota Depok, Provinsi Jawa Barat)



Bismillahirrahmanirrahim. Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Saya mewakili 500 advokat. Saya ucapkan terima kasih kepada Komnas HAM, yang telah menghadirkan Kejaksaan, BPN, PUPR, semuanya yang hadir di tempat ini, mudah-mudahan ini adalah pertemuan kita untuk mencapai solusi.

Yang pertama, saya sangat prihatin, *Pak. Wa bil khusus*, memang saya memegang beberapa tol di Indonesia, salah satunya adalah tol Jagorawi. Pada waktu itu, tanggal 15 Agustus 2017 kita sama-sama diskusi di Kejaksaan Agung terkait hak tanah yang memang harus dibayarkan oleh PUPR. Kemudian sudah rapat juga di Kemenkumham, sudah rapat juga *lah* di beberapa institusi di Kota Depok, tapi semua diskusi itu menjadi cerita belaka. Jangan sampai tempat konsultasi nasional ini menjadi cerita belaka, saya *pengen* ada ketentuan hukum yang pasti.

Yang pertama adalah tol Jagorawi (Jakarta-Bogor-Ciawi) dan tol Desari (Depok-Antasari). Jika berdasarkan rapat, musyawarah di Kejaksaan Agung menyatakan kesimpulan bahwa tanah lingkungan yang jelas kepemilikannya yang dibuktikan dengan alas hak berupa sertifikat atau bukti hak dan bukan merupakan aset Pemkot, dapat dibayarkan dengan uang ganti-rugi. Artinya, kita sebagai warga sudah punya bukti-bukti itu. Sudah diperkuat pula dengan Sekda kemudian putusan Pengadilan Negeri, bahwa ini bukan *lah* aset juga, ini adalah hak warga yang harus dibayarkan. Tapi saya *tanyakan* penyelesaiannya, *ko* saya *tanyakan*

kepada kepala BPN yang baru pada waktu itu, yang lama ini menyetujui dengan kesepakatan Kejaksaan Agung. Kemudian Kepala BPN yang baru Pak Suprpto mengatakan ini adalah SOP, maka harus ada upaya banding. Padahal, BPN itu bertugas memastikan kepada Pemerintah Daerah dan PUPR bahwa ini adalah aset hak milik masyarakat yang harus dibayar. Tapi BPN mengatakan dasarnya harus SOP. *Nah*, saya bilang, lebih kuat Undang-Undang atau SOP? Kalau sedikit-sedikit masyarakat diselesaikan secara pengadilan, kapan selesainya? Sekarang tiga institusi yang *mau* menguatkan. Pertama Sekda menyatakan kalau ini bukan aset, kedua Kejaksaan secara tegas menyatakan, ini adalah hak masyarakat yang harus dibayarkan, yang ketiga pengadilan yang menguatkan pada saksi dan bukti ini aset masyarakat yang harus dibayarkan. *Nah*, BPN hanya menyuruh menyiapkan labelisasi. *Nah*, akhirnya itu bingung. Tiga institusi dibantah oleh BPN dan dasarnya *nggak* ada. Hanya mengatakan bahwa ini adalah palsu. Palsu tapi itu sudah dibuktikan di Pengadilan Tinggi Negeri. Makanya, saya kebetulan *nahan*, pak. Saya seringkali ketika musyawarah BPN Depok ini jarang hadir, waktu persidangan jarang hadir tapi ketika putusan baru hadir.

Sdr. Eko Cahyono - Fasilitator

Kira-kira pembelajarannya apa? Kita *kan* musyawarah untuk menyelesaikan.

Sdr. Muhlis-Depok

Sebenarnya *gampang*, kita sudah ada kekuatan hukum yang pasti. Pertama dari Pemerintah Daerah, Sekda bahwa ini bukan *lah* aset, yang kedua adalah pendapat Kejaksaan, yang ketiga adalah putusan Pengadilan. Kalau bukti mengikuti pada tiga institusi itu menurut saya cukup, *pak*. Kenapa harus banding? Terima kasih.

3. Sdr. Akbar Setiawan (Kabupaten Bekasi, Provinsi Jawa Barat)



Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Yang saya hormati, para Narasumber dan Bapak-Ibu semuanya, salam hormat saya, salam sejahtera bagi kita semua. Perkenalkan nama saya Akbar Setiawan, pihak yang terdampak langsung atas pembangunan tol Cimanggis-Cibitung di kelurahan Cijengkol.

Di sini bentuk permasalahan yang dihadapi saat ini, yaitu tim P2T BPN Kabupaten Bekasi membuat komitmen, tidak menyurati dan tidak melakukan *appraisal*. Padahal pada prinsipnya adalah, kita dimusyawarahkan di tahun 2016 langsung musyawarah besarnya dan bentuk ganti kerugian. Di tanggal 28 Juli 2016, sebelum musyawarah tersebut, pihak yang terdampak langsung tidak pernah dilibatkan dalam sosialisasi publik, tahapan dan persiapan, konsultasi sebelum melaksanakan pengadaan tanah di tahapan pelaksanaannya, maka masing-masing pihak warga Cijengkol menolak musyawarah. Karena secara tidak langsung ada unsur paksaan yang kami alami dan kami sudah mengirim surat kepada Kepala Kantor BPN Kabupaten Bekasi untuk dilakukan rehab atau *appraisal* ulang. *Cuman*, waktu itu pihak BPN dan BPK tidak ada dasar peraturan hukum untuk melaksanakan hak tersebut. Itu yang kami alami di tahun 2016. Maka dari itu, sebagai warga *ko* masyarakat langsung diundang musyawarah. Di sini adalah kondisi saat ini pak, ditahun 2018.

Di Kabupaten Bekasi, Kecamatan Setu, tidak pasti akan hak rumah dan tempat tinggalnya tidak layak untuk ditempati, yang dihadapi pihak yang berhak saat ini seperti lumpur. Adapun mana pihak yang sudah dimanfaatkan itu terjadi di tempat kami. Prinsipnya kalau saya, sangat mengharap dan harapan dari masyarakat mungkin saya mewakili masyarakat yang tidak bisa menyampaikan langsung pada kegiatan hari ini ada titik temu untuk dilakukan kepastian penyelesaian dan dapat solusi dari beberapa Narasumber yang hadir pada acara hari ini. Hal ini agar kami bisa menerima ganti kerugian sehingga kami bisa membeli tanah, membangun kembali dan memperhatikan unsur asas kemanusiaan, keadilan dan kesejahteraan dalam memberikan ganti untung kepada pihak yang berhak sesuai harapan pemilik dan mengedepankan prinsip musyawarah sehingga proses pembangunan ini tetap memperhatikan harkat dan martabat pihak yang berhak. Terus untuk tanah yang sudah dilakukan pembangunan, agar dilakukan kompensasi dalam waktu yang dimanfaatkan sampai ada proses penilaian. Itu saja yang bisa saya sampaikan. Prinsipnya, masyarakat Cijengkol siap melepas haknya untuk pembangunan jalan tol, kelanjutannya untuk bisa me-review harga. Sekian dari saya.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Eko Cahyono-Fasilitator

Baik Ibu-Bapak, tentu saja tiga pengadu tadi tidak mewakili keseluruhan tetapi itu sebagian dari cerita hasil penemuan dari Mediasi Komnas HAM. Tadi hampir terverifikasi dan terkonfirmasi dari pengadu ini. Benang merahnya adalah; 1) soal ganti-rugi, 2) soal sosialisasi dan turunannya, 3) ada soal pelibatan dalam tahapan-tahapan itu, 4) soal jalan tempuhnya tadi disebut dengan Pengadilan Negeri.

Bersyukur pada pagi ini kita bisa langsung dengarkan. Sebagaimana sudah kita susun memang sengaja Ibu-Bapak, yang pertama kita meminta kepada perwakilan Mahkamah Agung untuk mencari celah hukum terkait penetapan relokasi masyarakat yang terdampak. *Nah*, ini mungkin suatu harapan terobosan-terobosan hukum *macam* apa yang bisa menjadi jalan tempuh agar keseimbangan itu bisa tercapai. Kami persilahkan Ibu untuk mencapai paparannya, sekali lagi mohon maaf harus berbagi waktu, cukup 15 menit, kurang lebih baik.

III.3.4. Paparan Narasumber

1. Dr. Andriani Nurdin, S.H., M.H., (Wakil Ketua Pengadilan Tinggi DKI Jakarta - Mahkamah Agung RI)





DASAR HUKUM

- ❖ UU No 2 Tahun 2012 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Utk Kepentingan Umum
- ❖ PERPRES No. 71 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Utk Kepentingan Umum.
- ❖ PERMA No. 3 Thn 2016 Tentang Tata cara Pengajuan Keberatan dan Penitipan Ganti Kerugian Ke Pengadilan Negeri Dalam Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Utk Kepentingan Umum
- ❖ PERMA No. 2 Thn 2016 Tentang Pedoman Beracara Dalam Sengketa Penetapan Lokasi Pembangun Utk Kepentingan Umum Pada Peradilan TUN.

KAITAN DENGAN PERADILAN

1. Keberatan thd Penetapan lokasi pembangunan--PTUN

2. KEBERATAN THD BENTUK/ATAU BESAR GANTI RUGI--PN

3. Konsignasi

4. Eksekusi/pengosongan

PERADILAN TATA USAHA NEGARA

Terhadap penetapan lokasi pembangunan, Pihak yang Berhak dapat mengajukan gugatan ke Pengadilan Tata Usaha Negara setempat paling lambat 30 hari kerja sejak dikeluarkannya penetapan lokasi. Dlm wkt 30 hari kerja PTUN hrs memberi keputusan. (Psl 23 (1) (2) UU No 2Thn 2012)



Keberatan terhadap putusan PTUN dalam waktu paling lama 14 hari kerja dapat mengajukan kasasi ke MA. Dalam waktu 30 hari kerja MA harus memberikan putusan. (Psl 23 (3) (4)).

PERMA NO 2 TAHUN 2012



Tanpa melalui proses
dismisal



Tanpa melalui pemeriksaan
persiapan^u



Tidak dimungkinkan
permohonan penundaan
pelaksanaan obyek sengketa

PERADILAN UMUM

Pasal 37 UU No 3 Tahun 2012:

Penetapan bentuk dan/atau besarnya ganti kerugian dalam pengadaan tanah untuk kepentingan umum didasarkan pada musyawarah antara lembaga pertanahan dengan pihak yang berhak.

Pasal 38 UU No 3/2012:

Dalam hal musyawarah penetapan ganti kerugian tidak mencapai kesepakatan, pihak yang berhak dapat mengajukan keberatan kepada pengadilan negeri untuk memutus bentuk dan/atau besarnya ganti kerugian.

PERSYARATAN PENITIPAN GANTI KERUGIAN

1

- pihak yg berhak menolak bentuk dan/atau besarnya Ganti Kerugian berdasarkan hasil Musyawarah Penetapan Ganti Kerugian ttp Tdk mengajukan Keberatan ke Pengadilan;

2.

- pihak yg berhak menolak bentuk dan/atau besarnya Ganti Kerugian berdasarkan putusan Pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap;

3

- pihak yang berhak tidak diketahui keberadaannya;

4

- objek pengadaan tanah yang akan diberikan Ganti Kerugian:
 - 1) sedang menjadi objek perkara di pengadilan;
 - 2) masih dipersengketakan kepemilikannya;
 - 3) diletakkan sita oleh pejabat yang berwenang;
 - 4) menjadi jaminan di bank.

PROSES PENITIPAN UANG GANTI KERUGIAN

- ❖ Permohonan penawaran pembayaran uang ganti kerugian diajukan kepada Pengadilan Negeri ditempat lokasi tanah
- ❖ Ketua Pengadilan menerbitkan penetapan yg memerintahkan Juru Sita Pengadilan dengan disertai oleh 2 saksi utk melakukan penawaran pembayaran kpd Termohon di tempat tinggal Termohon.
- ❖ Juru Sita membuat BA tentang pernyataan kesediaan utk menerima atau menolak uang GR yg ditawarkan tsb dgn ditandatangani oleh Juru Sita, saksi-saksi dan Termohon.
- ❖ Dlm hal Termohon menolak utk menerima uang GR yg ditawarkan utk dibayar, Ketua Pengadilan menetapkan hari sidang utk memeriksa permohonan penitipan GR dan memerintahkan Juru Sita untuk memanggil Pemohon dan Termohon yg akan dilaksanakan pd hari, tanggal dan jam dgn membuat BA tentang pemberitahuan akan dilakukan penyimpanan terhadap uang GR di kas Kepaniteraan Pengadilan.

❖ Ketua Pengadilan menerbitkan penetapan dengan amar:

- a. mengabulkan permohonan Pemohon;
- b. menyatakan sah dan menerima Penitipan Ganti Kerugian dengan menyebutkan jumlah besaran ganti kerugian, data fisik dan data yuridis bidang tanah dan/atau bangunan serta pihak yang berhak menerima;
- c. memerintahkan panitera untuk melakukan penyimpanan uang Ganti Kerugian dan memberitahukannya kepada Termohon;
- d. membebankan biaya perkara kepada Pemohon.

PROSES PASCA PENETAPAN KPN

- ❖ Panitera membuat BA penyimpanan penitipan uang GR yg ditandatangani oleh Panitera, Pemohon dan 2 saksi dgn menyebutkan jumlah dan rinciannya utk disimpan dlm kas Kepaniteraan Pengadilan sebagai uang penitipan GR.**
- ❖ Salinan BA disampaikan pula kepada Pemohon dan Termohon.**
- ❖ Ketidakhadiran Termohon dalam penyerahan uang GR tidak menghalangi dilakukannya penyimpanan uang GR.**



Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Selamat pagi dan salam sejahtera dari kita semua, *shalom, om swastiastu*. Terima kasih kepada Komnas HAM, para Narasumber serta seluruh hadirin sekalian.

Pertama-tama, saya ingin mengatakan kepada Ibu-Bapak sekalian bahwa semua yang berbadan hukum tentu tidak lepas peran dari Mahkamah Agung. Sebetulnya kalau celahnya, kami di Pengadilan itu menerima pendelegasian masalah-masalah atau gugatan terkait dengan keadilan, dan itu sudah ada prosedurnya. Dalam Undang-Undang Nomor 2, dalam rangka mewujudkan masyarakat yang adil, makmur, sejahtera, pemerintah harus mengadakan pembangunan sehingga membutuhkan tanah dan masalah tanah-tanah ini akhirnya menjadi kendala. Karena memang tersedianya tanah di Indonesia ini semakin lama semakin terpakai. Dan ini adalah masalah yang sangat riskan.

Ibu-Bapak, di pengadilan gara-gara masalah tanah saja bisa sampai bermusuhan. Tadi yang disebutkan oleh Bapak Ketua Komnas HAM mengatakan bahwa dulu jalannya bisa panjang dan lama namun setelah diadakan pembuatan tol jalannya bisa menjadi singkat. Dalam suatu pembangunan tadi dikatakan pasti akan ada dampak-dampak sampingnya.

Kemudian ini ada dasar hukumnya tadi disebutkan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012, karena pengadilan itu Ibu-Bapak kalau kami memeriksa, memutus perkara tidak lepas dari adanya peraturan-peraturan dasar hukumnya, Perpres Nomor 21 Tahun 2013, kemudian Perma Nomor 3 Tahun 2016. Kenapa ada Perma Tahun 2012 ini, tidak mencantumkan, memerinci mengenai hukum acaranya sehingga Mahkamah Agung memberikan pedoman kepada hakim-hakim untuk memeriksa masalah-masalah ini dengan pengacara yang telah disebutkan di sini, makanya itu tadi kenapa ada Perma. Kemudian kalau dikatakan tadi, kaitannya apa dengan pengadaan tanah dan kepentingan umum dengan kaitannya pembangunan, itu apa *sih*? Tahapan dalam pengadaan tanah pembangunan untuk kepentingan umum itu penting. Pertama ada perencanaan, kemudian persiapan, pelaksanaan dan kemudian penyerahan hasil. Dalam empat tahap ini pasti ada usulan-usulan. Seperti konflik konsultasi publik yang ada masalah-masalah. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 itu sudah mencantumkan konsultasi publik itu sudah diberi waktu dalam 60 hari, kemudian nanti kalau tidak juga tercapai kesepakatan relokasinya maka diperpanjang 30 hari. Kalau 30 hari masih tidak bisa, maka dibuatkan tim khusus untuk mencari masalah-masalahnya, kendalanya dengan diadakan musyawarah. Kalau tidak tercapai kesepakatan maka kembali lagi ke Pengadilan. Jadi itu tahapan-tahapan Ibu dan Bapak sebelum sampai ke Pengadilan. Sehingga Ibu dan Bapak bisa memanfaatkan musyawarah-musyawarah ini. Ini *kan* melibatkan semua masyarakat *di situ*. Untuk membuat keputusan saja harus ada studi kelayakan ada AMDAL, akhirnya terbentuk adanya analisis lingkungan, sosial, budaya, keagamaan, perekonomian, keamanan, semua ada *di situ*. Sebetulnya bisa dimanfaatkan rangkaian itu kalau Ibu dan Bapak bisa mediasi.

Sekarang Mahkamah Agung sudah membuat banyak sekali mediasi, jadi kalau ada suatu masalah tidak perlu sampai ke Pengadilan tapi bisa diselesaikan. Itu sebetulnya celah yang baik kalau Ibu dan Bapak merasa haknya terabaikan baru mengajukan gugatan ke Pengadilan. Terus kemudian mengenai gugatan bentuk dan besaran ganti-rugi karena *di situ* menyangkut kebijakan-kebijakan hukum, *nah*, itu *pun* dalam rangka kepentingan pembangunan sudah dilakukan percepatan-percepatan. Bukan berarti pengadilan itu juga mengabaikan hak Ibu dan Bapak karena asas-asas itu juga sudah disebutkan, asas kemanusiaan, keadilan, keterbukaan, kepastian hukum semua ada *di situ*. Sebetulnya kalau dikatakan, *wah* kami tidak transparan misalnya, padahal tahapannya sebegitu bagus, *Iho*. Tahap-tahap *appraisal* bagaimana mencantumkan poin-poinnya ada *di situ*.

Makanya saya katakan kepada Ibu dan Bapak sebetulnya celahnya apa, *sih*? Memanfaatkan musyawarah mufakat sehingga kesepakatan dan pemahaman Ibu dan Bapak bisa proaktif. Dulu ada kasus Kedung Ombo di Jawa Tengah, di situ juga dicantumkan ada norma-norma bahwa seseorang itu yang memiliki tanah apabila ingin pembebasan tidak boleh kualitas hidupnya jadi rendah harus selalu ditingkatkan. Di sini juga ada asas kemanfaatan dan sangat krusial. Jika Bapak-Ibu tertarik bisa *browsing* Mahkamah Agung mengenai keputusan Kedung Ombo.

Kemudian fungsi konsinyasi di situ juga sudah disebutkan tata caranya di situ Mahkamah Agung sudah lengkap supaya tidak berlarut-larut. Kalau Bapak-Ibu tadi dikatakan, kami tidak seperti itu jika tidak diselesaikan dalam waktu 90 hari maka diperpanjang selama 30 hari dan itu tidak ada banding. Bandingnya langsung ke Mahkamah Agung. Kemudian juga di Pengadilan Negeri, sekarang tidak lama yaitu lima bulan sampai selesai. Kemudian jika terkait ganti-rugi itu tidak diterima, maka dilakukan konsinyasi. Konsinyasi sebetulnya apa saja *sih* yang harus dikonsinyasi? Konsinyasi itu pihak yang berhak menolak bentuk ganti-rugi tadi dan dapat dengan musyawarah. Kemudian tidak diketahui keberadaannya. Tidak diketahui keberadaannya itu juga harus hati-hati Ibu dan Bapak, apakah benar beliau-beliau sudah patuh dan layak.

Proses penetapan keputusan Pengadilan Negeri. Panitera membuat penetapan dari Pengadilan Negeri, ketika selesai panitera membuat berita acara penyimpanan ganti rugi yang ditanda tangani oleh panitera. Ibu dan bapak, hak konsinyasi apa *sih* yang bisa diambil? Kami di Pengadilan kadang-kadang sampai sudah harus menyurati ahli warisnya dan *alhamdulillah* mereka banyak yang mengambil. Kami sudah ada aturannya dan itu harus kami laksanakan. Itu saja Ibu dan Bapak karena kami harus mengikat.

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Sdr. Eko Cahyono-Fasilitator

Poin penting dari Bu Adriani adalah ada tahap-tahap legal-formal yang sebenarnya sudah tersedia tapi mungkin tidak terdeteksi.

2. Handhi Setiawan Adiputra, S.T. (Kementerian Perencanaan dan Pembangunan Nasional/Bappenas RI)





OUTLINE





- * Arah Presiden, Tema dan Agenda RPJMN 2020-2024
- * Isu Strategis Pembangunan Infrastruktur Sektor Transportasi
- * Arah Kebijakan, Sasaran Utama, Major Projects, dan Highlight Program Prioritas 2020-2024
- * Kerangka Regulasi dan Kelembagaan
- * Rencana Pendanaan Infrastruktur 2020-2024
- * Struktur serta Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN), Program Prioritas (PP), Kegiatan Prioritas (KP), dan Proyek Prioritas (Pro-PN)
- * Milestone Penyusunan RPJMN 2020-2024
- * Pengadaan Tanah di Tol

2



Arah Presiden Terpilih*



Pembangunan Infrastruktur	Menyambungkan infrastruktur besar dengan kawasan-kawasan produksi rakyat: kawasan industri kecil, Kawasan Ekonomi Khusus, kawasan pariwisata, kawasan persawahan, kawasan perkebunan, dan tambak-tambak perikanan
Pembangunan SDM	Pembangunan SDM dengan menjamin kesehatan ibu hamil, kesehatan bayi, kesehatan balita, kesehatan anak usia sekolah, penurunan stunting-kematian ibu-kematian bayi, peningkatan kualitas pendidikan, vokasi, membangun lembaga manajemen talenta Indonesia, dan dukungan bagi diaspora bertalenta tinggi
Mendorong Investasi	Mengundang investasi seluas-luasnya untuk membuka lapangan pekerjaan, memangkas perizinan, pungli dan hambatan investasi lainnya
Reformasi Birokrasi	Reformasi struktural agar lembaga semakin sederhana, semakin simple, semakin lincah, mindset berubah, kecepatan melayani, kecepatan memberikan izin, efisiensi lembaga
Penggunaan APBN	Menjamin penggunaan APBN yang fokus dan tepat sasaran, memastikan setiap rupiah dari APBN memiliki manfaat ekonomi, memberikan manfaat untuk rakyat, meningkatkan kesejahteraan masyarakat



Disampaikan pada pidato Visi Indonesia di Sentul, Jawa Barat, 14 Juli 2019

4

TEMA:

"INDONESIA BERPENGHASILAN MENENGAH – TINGGI YANG SEJAHTERA, ADIL DAN BERKESINAMBUNGAN"

7 AGENDA PEMBANGUNAN:



Memperkuat Ketahanan Ekonomi untuk
Pertumbuhan yang Berkualitas



Mengembangkan Wilayah untuk Mengurangi
Kesenjangan



Meningkatkan Sumber Daya Manusia yang
Berkualitas dan Berdaya Saing



Revolusi Mental dan Pembangunan
Kebudayaan



Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung
Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar



Membangun Lingkungan Hidup, Meningkatkan
Ketahanan Bencana dan Perubahan Iklim



Memperkuat Stabilitas Polhukhankam dan
Transformasi Pelayanan Publik

5

Isu Strategis Pembangunan Infrastruktur Sektor Transportasi

6

Skenario Pertumbuhan Ekonomi 2020-2024

Pertumbuhan Ekonomi - Persen

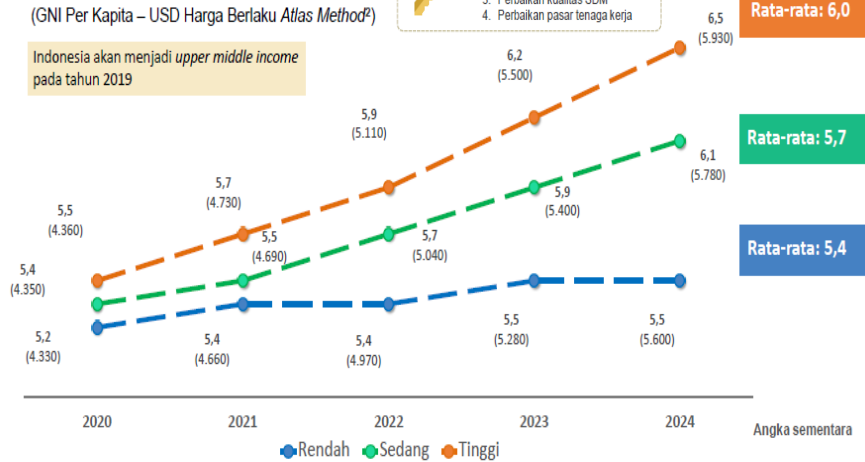
(GNI Per Kapita – USD Harga Berlaku Atlas Method²)

Indonesia akan menjadi *upper middle income* pada tahun 2019



Kunci peningkatan pertumbuhan¹:

1. Peningkatan produktivitas
2. Peningkatan investasi
3. Perbaikan kualitas SDM
4. Perbaikan pasar tenaga kerja

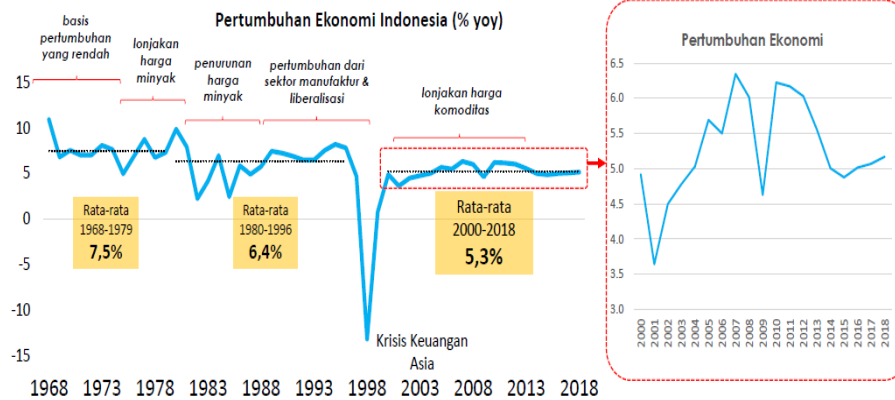


¹ Berdasarkan simulasi Bappenas Juni 2019 (Angka Sementara) dengan metode Growth Accounting
² Metode yang digunakan oleh Bank Dunia untuk mengelompokkan negara berdasarkan pendapatan



7

Urgensi Peningkatan Pertumbuhan Ekonomi Indonesia



Sumber: BPS, CEIC (diolah)

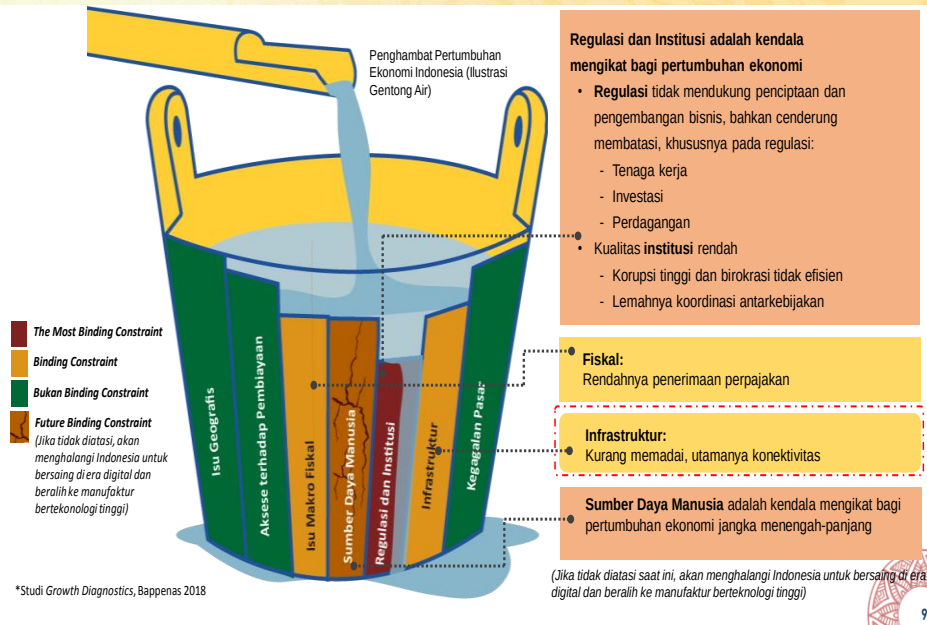
Pertumbuhan ekonomi Indonesia **melambat dan cenderung stagnan**

Memerlukan **upaya ekstra** untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi Indonesia



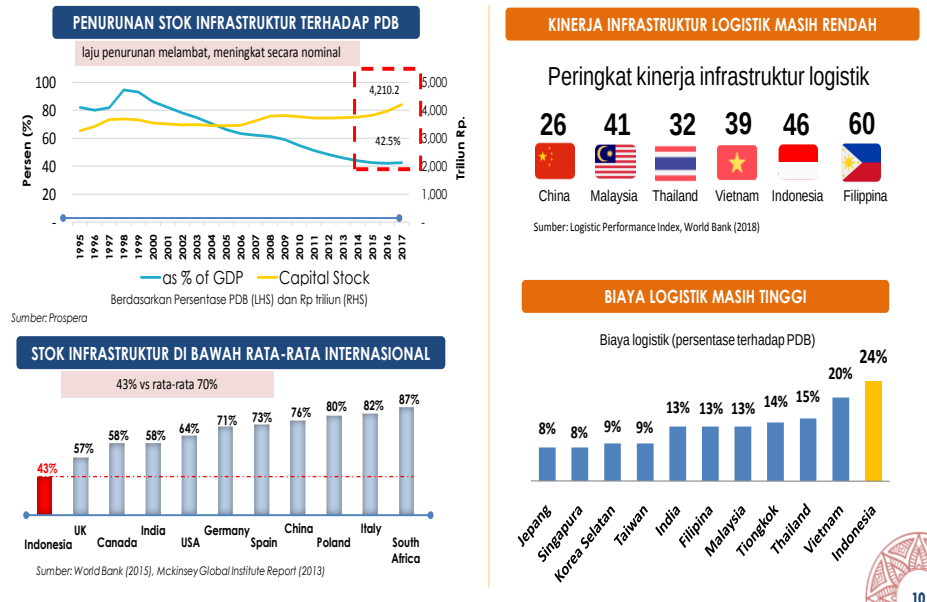
8

Penghambat Utama Ekonomi Tumbuh Tinggi



9

INFRASTRUKTUR MASIH TERBATAS



10



Memanfaatkan Infrastruktur Terbangun dan Memastikan Pembangunan Infrastruktur Mendukung Pengembangan Wilayah



STRATEGI



Mempercepat pengembangan kawasan yang telah mendapatkan dukungan infrastruktur.

Contoh:

KEK Sei Mangkei, KSPN Mandalika, KEK Malay, KEK Bitung, KEK Sorong, dan seterusnya.

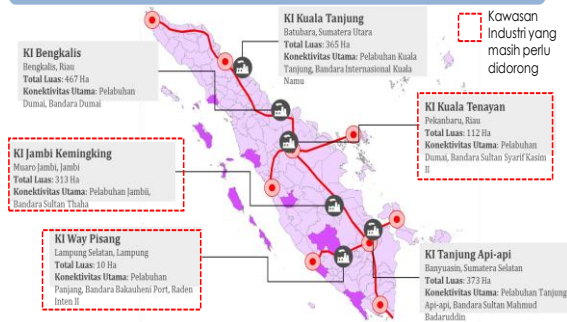


Pengembangan kawasan-kawasan baru secara terpadu dengan infrastruktur yang telah terbangun.

Contoh:

- ☐ Sepanjang Koridor Jalan Tol
- ☐ Pada kawasan/hinterland Pelabuhan
- ☐ Sepanjang Jalur Kereta Api
- ☐ Pada kawasan/hinterland Bandara

Contoh Potensi Kawasan Industri Baru Memanfaatkan Konektivitas Tol Trans Sumatera



Potensi Pengembangan Kawasan Baru pada Koridor Tol Trans Jawa

Penurunan Waktu Tempuh Kendaraan

Penumpang

Jakarta-Surabaya

12-24 Jam

Sebelum Tol
Jakarta-Surabaya

Setelah Tol
Jakarta-Surabaya



Penurunan Waktu Tempuh Kendaraan

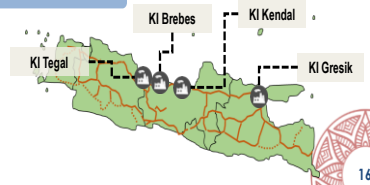
Barang

Jakarta-Surabaya

24-36 Jam

Sebelum Tol
Jakarta-Surabaya

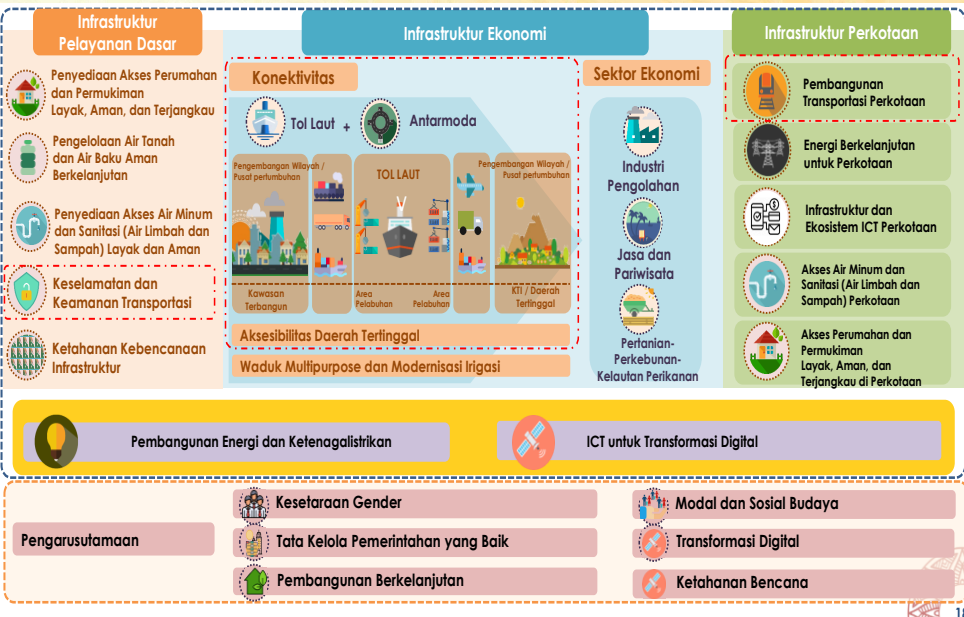
Setelah Tol
Jakarta-Surabaya



16



KERANGKA PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR 2020-2024



18

SASARAN UTAMA PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR 2020-2024

SEKTOR TRANSPORTASI

INFRASTRUKTUR PELAYANAN

Rasio Fatalitas Kecelakaan Jalan
→ 1,37/10 ribu kendaraan

Waktu Tanggap Operasi
Pencarian Dan Pertolongan
→ 25 Menit

INFRASTRUKTUR EKONOMI

Kereta Cepat → Jakarta-Semarang dan
Jakarta-Bandung
Kereta Barang → Makassar - Parepare

✦ On Time Performance (OTP) → 95%
✦ Bandara Baru → 25
✦ Pengembangan Rute Jembatan
Udara → 30 Rute Baru

Waktu Tempuh pada Lintas Utama Pulau
→ 1,9 jam/100km

✦ Jalan Tol Baru: 2.000 Km
✦ Jalan Baru : 2.500 Km
✦ Kondisi Mantap Jalan Nasional: 98%

Rute Pelayaran Membentuk Loop → 27%
✦ Standarisasi Kinerja Dan Pengelolaan
Pelabuhan Terpadu → 7 Pelabuhan Hub

INFRASTRUKTUR PERKOTAAN

Angkutan Umum Massal
→ 6 Wilayah Metropolitan

Keterangan:

Indikator Kinerja Utama
Kementerian/Lembaga
Dalam RPJMN 2020-2024

19

MAJOR PROJECTS INFRASTRUKTUR 2020-2024

SEKTOR TRANSPORTASI

PERTUMBUHAN EKONOMI

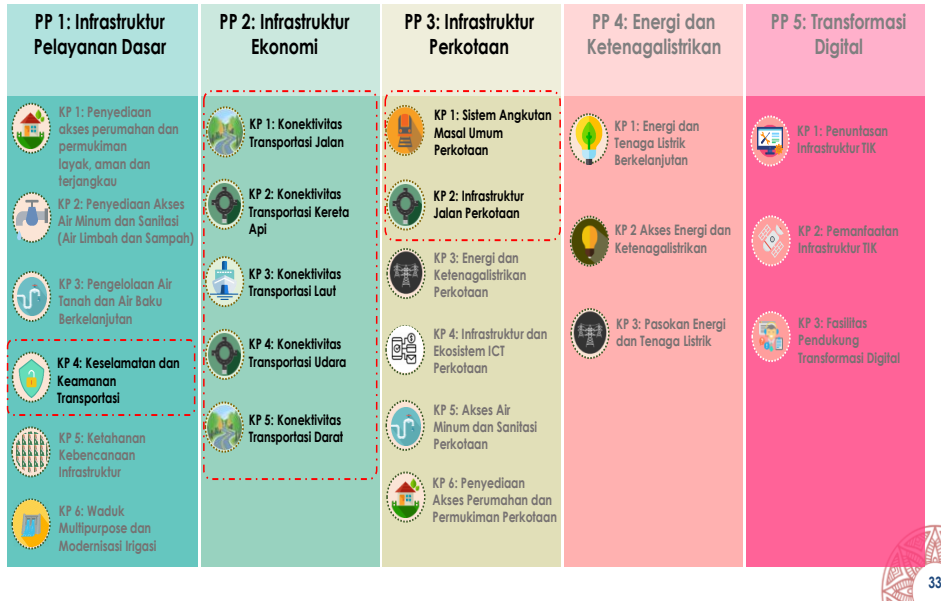
- Jaringan 7 Pelabuhan Hub Terpadu
- Sistem Angkutan Umum Massal di 6 Wilayah Metropolitan
➢ Metropolitan Jakarta, Surabaya, Medan, Bandung, Semarang, dan Makassar
- KA Cepat Pulau Jawa (Jakarta – Semarang & Jakarta – Bandung)
- KA Angkutan Barang Makassar – Pare pare
- Jalan Tol Trans Sumatera Aceh – Lampung
- Pengamanan Pantai Terpadu di 5 Perkotaan Pantura Jawa
➢ Jalan Tol Semarang-Demak Terintegrasi Tanggul Laut

PEMERATAAN

- Jembatan Udara dan Tol Laut Terpadu di Papua
- Jalan Trans Papua Merauke-Sorong
- Jalan Trans Pada 18 Pulau Tertinggal, Terluar, dan Terdepan

20

PN 5: MEMPERKUAT INFRASTRUKTUR UNTUK MENDUKUNG PENGEMBANGAN EKONOMI DAN PELAYANAN DASAR



33

SASARAN DAN INDIKATOR PP



PP 1: INFRASTRUKTUR PELAYANAN DASAR

Sasaran	Indikator	Target	
		Baseline 2019	Target 2024
Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi	Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan per 10.000 kendaraan terhadap baseline 2010 (persen)	53%	65%

PP 2: INFRASTRUKTUR EKONOMI

Sasaran	Indikator	Target	
		Baseline 2019	Target 2024
Meningkatnya Konektivitas wilayah	Panjang jalan tol baru yang dibangun dalam 5 tahun (km)	1.461 km*	2.000 km**
	Jumlah pelabuhan hub yang mencapai standar sesuai kriteria Integrated Port Network (IPN)	1	7
	On Time Performance (OTP) penerbangan	89%	95%

*) tahun 2015 – 2019

**) tahun 2020 - 2024

PP 3: INFRASTRUKTUR PERKOTAAN

Sasaran	Indikator	Target	
		Baseline 2019	Target 2024
Meningkatnya layanan angkutan umum massal di 6 kota metropolitan	Jumlah kota metropolitan dengan sistem angkutan umum massal perkotaan yang dibangun dan dikembangkan	1 kota metropolitan	6 kota metropolitan

35

➤ SASARAN DAN INDIKATOR KP DALAM PP 2 INFRASTRUKTUR EKONOMI (1/5)



▪ KP 1: KONEKTIVITAS TRANSPORTASI JALAN

Sasaran	Indikator	Target		Pro-PN
		Baseline 2019	Target 2024	
Meningkatkan kapasitas dan kualitas jaringan jalan	Panjang jalan baru yang dibangun (km)	3.793 Km	2.500 km	- o Pembangunan Jalan Strategis - o Pembangunan jalan tol - o Pembangunan jalan mendukung kawasan prioritas (KI, KEK, KSPN, Kawasan Perbatasan) - o Pembangunan Jalan akses simpul transportasi (pelabuhan, bandara, dll) - o Preservasi jalan nasional (termasuk peningkatan/pelebaran) - o Pembangunan dan preservasi (pemeliharaan dan peningkatan) jalan daerah
	Panjang jalan tol baru yang dibangun (km)	1.461 km*	2.000 km**	
	Persentase kondisi mantap jalan nasional	94%	98%	
	Persentase kondisi mantap jalan provinsi	68%	75%	
	Persentase kondisi mantap jalan kabupaten/kota	57%	65%	



37

➤ SASARAN DAN INDIKATOR KP DALAM PP 2 INFRASTRUKTUR EKONOMI (2/5)



▪ KP 2: KONEKTIVITAS TRANSPORTASI KERETA API

Sasaran	Indikator	Target		Pro-PN
		Baseline 2019	Target 2024	
- o Terwujudnya konektivitas perkeretaapian - o Meningkatkan integrasi multimoda	Panjang jalur KA yang dibangun dalam 5 tahun (termasuk reaktivasi dan jalur ganda)	1.300? Km*	1.400 km**	- o Pembangunan Jalur KA Regional (angkutan Barang dan penumpang) - o Kereta api cepat (Jakarta-Semarang, Jakarta-Bandung), kereta api angkutan barang (Makassar- Pare Pare) - o IMO/Biaya perawatan prasarana dan operasi - o Pembangunan KA Akses Bandara: Juanda, Kulonprogo, Raden Inten, Hasanudin. - o Pembangunan KA Akses Pelabuhan: Tanjung Emas, Teluk Lamong, Tarahan, Garongkong, Merak)
	Jumlah simpul transportasi yang terakses Kereta Api (bandara, pelabuhan)	7 Lokasi	9 lokasi	

*) tahun 2015 – 2019
 **) tahun 2020 - 2024



38

➤ **SASARAN DAN INDIKATOR KP DALAM PP 2 INFRASTRUKTUR EKONOMI (3/5)**



▪ **KP 3: KONEKTIVITAS TRANSPORTASI LAUT**

Sasaran	Indikator	Target		Pro-PN
		Baseline 2019	Target 2024	
Meningkatkan kapasitas dan kualitas pelayanan transportasi laut	Jumlah pelabuhan utama yang mencapai standar pelayanan (kedalaman perairan dan panjang dermaga)	14 Pelabuhan	28 Pelabuhan	- o Pengembangan pelabuhan utama Tol Laut - o Pembangunan pelabuhan cruise - o Penyelenggaraan subsidi Tol Laut - o Pengadaan sarana transportasi laut - o Pengembangan teknologi informasi pelayanan
	Jumlah trayek subsidi tol laut	14 Trayek	xx Trayek	



39

➤ **SASARAN DAN INDIKATOR KP DALAM PP 2 INFRASTRUKTUR EKONOMI (4/5)**



▪ **KP 4: KONEKTIVITAS TRANSPORTASI UDARA**

Sasaran	Indikator	Target		Pro-PN
		Baseline 2019	Target 2024	
o Meningkatkan konektivitas dan pelayanan transportasi udara	Jumlah rute jembatan udara			- o Jembatan udara Papua - o Pembangunan bandara baru - o Pengembangan bandara mendukung kawasan prioritas - o Pengembangan bandara utama
	Jumlah bandara baru yang dibangun	15	25	
o Meningkatkan kapasitas sarana dan prasarana transportasi udara	Jumlah bandara hub primer yang ditingkatkan kapasitasnya			



40

➤ **SASARAN DAN INDIKATOR KP DALAM PP 2 INFRASTRUKTUR EKONOMI (5/5)**



▪ **KP 5: KONEKTIVITAS TRANSPORTASI DARAT**

Sasaran	Indikator	Target		Pro-PN
		Baseline 2019	Target 2024	
o Terwujudnya konektivitas darat yang andal	Jumlah layanan lintas <i>long distance ferry</i>	2 lintas	3 lintas	- o Pembangunan pelabuhan penyeberangan - o Pengembangan UPPKB - o Pembangunan kapal penyeberangan - o Pembangunan terminal penumpang dan barang antar Negara
o Terwujudnya aksesibilitas darat	Jumlah pelabuhan penyeberangan baru yang dibangun	24 pelabuhan penyeberangan*	35 pelabuhan penyeberangan**	

*) tahun 2015 – 2019

**) tahun 2020 - 2024



41

➤ **SASARAN DAN INDIKATOR KP DALAM PP 3 INFRASTRUKTUR PERKOTAAN (1/2)**



▪ **KP 1: SISTEM ANGKUTAN UMUM MASSAL PERKOTAAN**

Sasaran	Indikator	Target		Pro-PN
		Baseline 2019	Target 2024	
Meningkatnya layanan angkutan umum massal perkotaan*	Jumlah kota dengan angkutan umum massal yang dibangun dan dikembangkan*	3 kota	20 kota	- o Angkutan Umum Massal Perkotaan di 6 kota metropolitan (Jakarta, Surabaya, Medan, Bandung, Makassar, Semarang) - o Pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan berbasis Jalan - o Penyediaan subsidi angkutan umum massal perkotaan

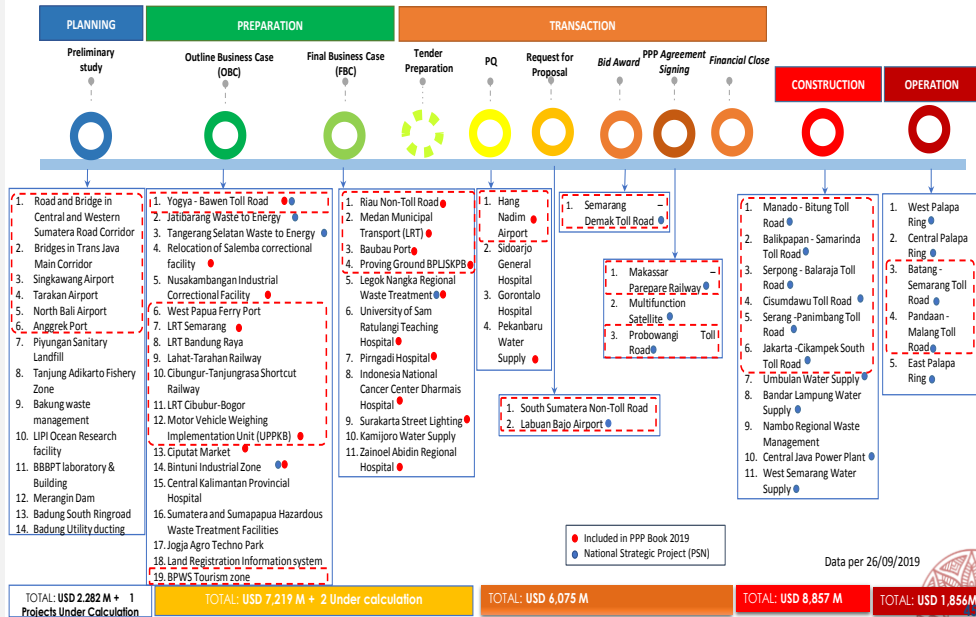
*) Diluar 6 kota metropolitan (Jakarta, Surabaya, Medan, Bandung, Makassar, Semarang)



42

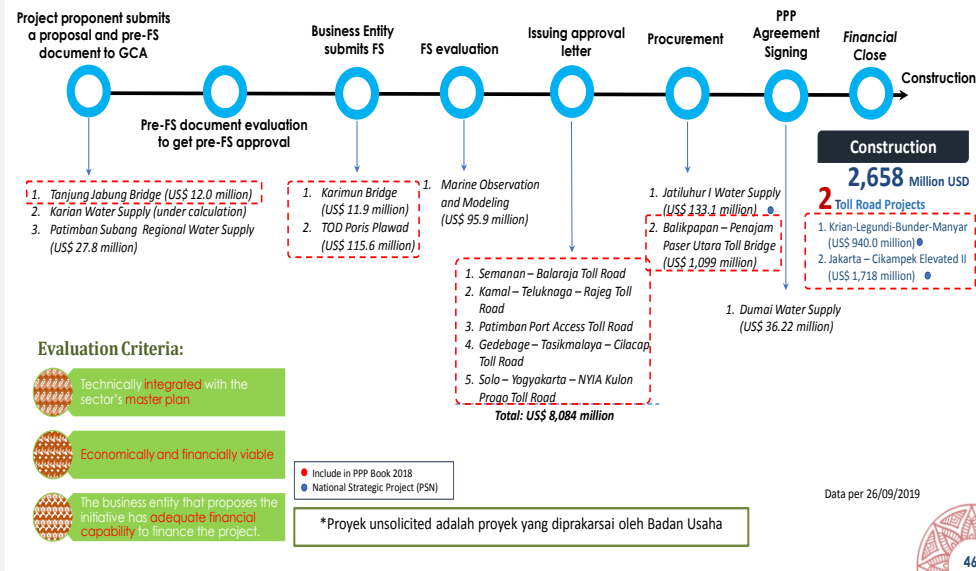
PIPELINE PROYEK KPBU SOLICITED

5 proyek beroperasi, 11 proyek konstruksi, and 54 proyek dalam proses



PIPELINE PROYEK KPBU UNSOLICITED*

2 proyek konstruksi dan 14 proyek dalam proses





Pengadaan Tanah di Jalan Tol



49

Tahapan Pengadaan Tanah



Sumber: http://simtol.binamarga.pu.go.id/IF_tpt



50



TERIMA KASIH *

Direktorat Transportasi
Kedeputan Bidang Sarana dan Prasarana
Kementerian PPN/Bappenas

Jl. Taman Suropati No. 2, Menteng, Jakarta
Gedung Djunaedi Hadisumarto Lantai 4



58

Mohon izin Pak Ketua Komnas HAM dan Narasumber yang hadir. Perkenalkan saya Handi dari Bappenas mewakili Pak Direktur. Jadi, kami kalau di Bappenas bagaimana HAM ini akan dikeluarkan ke depan. Jadi untuk infrastruktur ini pemerintah masih fokus ke dalam pembangunan infrastruktur. Jadi memang sesuai arahan Presiden untuk lima tahun ke depan. Kebetulan Bapak-Ibu kami di bawah Dirjen Sarana Prasarana bagaimana memang kami membantu membidangi pembangunan. Di sini kami tekankan yang menjadi fokus kami memperkuat infrastruktur daerah-daerah yang tertinggal, di dalam pembangunan itu kita memang membidangi aspek infrastruktur. Kenapa pemerintah sekarang lebih kepada infrastruktur? Karena kondisi kita diperingkat 46. Ini yang membuat pemerintah masih fokus di insfrastuktur.

Memang yang menjadi kendala adalah fokus kebutuhan lahan untuk pembangunan baru. Inilah fokus *project* untuk lima tahun ke depan. Karena lima tahun ke depan pemerintah akan membangun 2000Km jalan tol. Satu lagi yang menjadi hal baru, yang ditetapkan pemerintah. Jadi fokus kita pembangunan jalan tol Trans Sumatera yaitu antara Aceh sampai Lampung. Karena Trans Jawa sudah mulai menurun. *Nah*, ini yang mungkin akan memberikan dampak yang cukup besar dan kebutuhan tanah juga akan cukup besar untuk pembangunan. *Project-project* kami untuk lima tahun ke depan, tadi saya sampaikan kebutuhan lahan yang akan berdampak pada pembangunan, yaitu jalan tol yang diperkirakan panjangnya 2000Km. Jadi memang, ke depan

kebutuhan untuk transportasi akan ada pembangunan Kereta Api Cepat. Kira-kira perencanaan dalam lima tahun ke depan *ya kayak* begini. Jadi mungkin itu yang bisa saya sampaikan.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Sdr. Eko Cahyono-Fasilitator

Ibu-Bapak tadi dapat dilihat *ya kira-kira* perencanaan dalam lima tahun ke depan *ya kayak* begitu. Mudah-mudahan konsultasi ini bisa memberi catatan agar tidak terjadi selanjutnya.

3. Ir. Okky Danuza, M.Sc., MAPPI (Cert). (Ketua Masyarakat Profesi Penilai Indonesia (MAPPI))





Ganti Kerugian

Ketentuan Dalam UU No.2 tahun 2012

- **Ganti Kerugian adalah penggantian yang LAYAK dan ADIL kepada pihak yang berhak dalam proses pengadaan tanah**
 - (UU 2/2012 pasal 1 butir 10).



Siapa yang mendapatkan Ganti Kerugian?

Ketentuan Dalam UU No.2 tahun 2012

- **Pihak yang Berhak adalah pihak yang menguasai atau memiliki objek pengadaan tanah (UU 2/2012 Pasal 1 Butir 3).**
- Bukan domain Penilai, disiapkan oleh BPN



Apa yang dinilai ?

Ketentuan Dalam UU No.2 tahun 2012

- **Penilaian besarnya nilai Ganti Kerugian oleh Penilai dilakukan bidang per bidang tanah, meliputi:**
 - a. tanah;
 - b. ruang atas tanah dan bawah tanah;
 - c. bangunan;
 - d. tanaman;
 - e. benda yang berkaitan dengan tanah; dan/atau
 - f. kerugian lain yang dapat dinilai.

UU 2/2012 Pasal 33



Siapa yang melakukan penilaian ?

Ketentuan Dalam UU No.2 tahun 2012

- **Penilai Pertanahan, yang selanjutnya disebut Penilai, adalah orang perseorangan yang melakukan penilaian secara independen dan profesional yang telah mendapat izin praktik penilaian dari Menteri Keuangan dan telah mendapat lisensi dari Lembaga Pertanahan untuk menghitung nilai/harga objek pengadaan tanah (UU 2/2012 pasal 1 butir 11).**



“Berapa kompensasi yang layak dan adil agar masyarakat bersedia melepaskan haknya”.



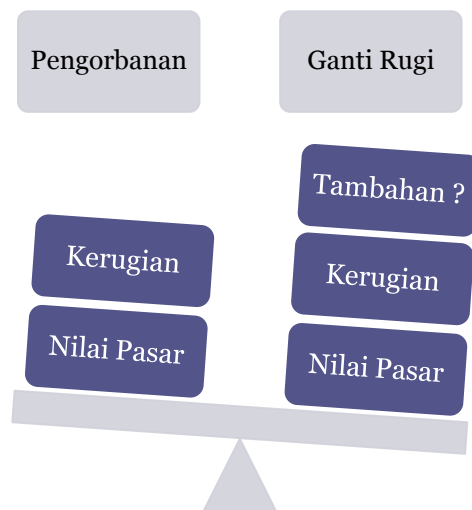
Standar Penilaian Indonesia

- Nilai Penggantian Wajar (*Fair Replacement Value*) adalah nilai untuk kepentingan pemilik (*value to the owner*) yang didasarkan kepada kesetaraan dengan Nilai Pasar atas suatu properti,
- dengan memperhatikan unsur luar biasa berupa kerugian non fisik dari kepemilikan properti, yang diakibatkan adanya pengambilalihan hak atas properti dimaksud.
- Nilai Penggantian Wajar diartikan sama dengan Nilai Ganti Kerugian sebagaimana dimaksud dalam UU No. 2 tahun 2012.



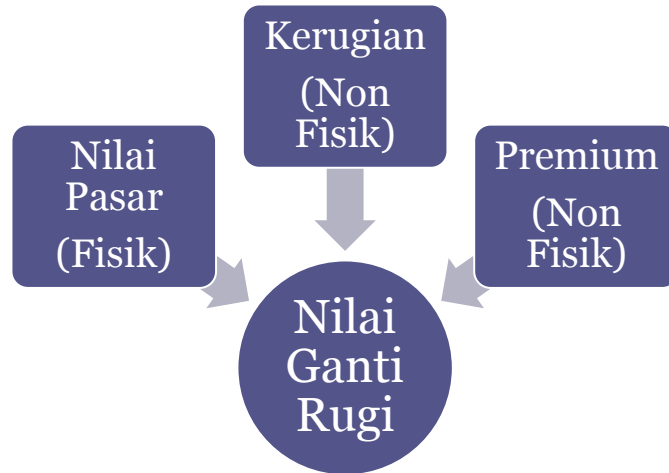
Prinsip perhitungan dari sudut penilaian:

- Pembeli (dalam hal ini Pemerintah) berminat membeli bahkan cenderung terpaksa membeli
- Penjual (dalam hal ini masyarakat) tidak berminat menjual tetapi cenderung terpaksa menjual





Komponen Nilai Ganti Rugi



Nilai Secara Individual (Bukan Masal)

- nilai tanah bersifat spesifik untuk masing-masing persil tanah sehingga penilaian dalam rangka pengadaan tanah harus dilakukan secara individual.
- **Agar penilaian secara individual dapat dilaksanakan dengan baik maka inventarisasi dan pendataan tanah yang akan dibebaskan harus sudah dilakukan secara detail dan mampu memberikan informasi yang cukup sebagai dasar analisa atas aspek-aspek yang dipertimbangkan akan mempengaruhi nilai tanah.**

	Basis of Value	- Act No.2/2012 ; Presidential Regulation No.71/2012 "compensation that reasonable and fair for the land owners in the process of Land Acquisition"
	Object of Valuation	- Act No.2/2012 ; Presidential Regulation No.71/2012 - Head of BPN Regulation No.5/2012 "Physical and Non Physical for individual assets"
	Date of Valuation	- Act No.2/2012 ; Presidential Regulation No.71/2012 ; Head of BPN Regulation No.5/2012 "Location Confirmation Date"
	Valuer	- Act No.2/2012; Presidential Regulation No.71/2012 ; Head of BPN Regulation No.5/2012 "Independent and Professionals Valuer who have lisencc from Ministry of Finance as Public Valuer and registered in Land Institution/BPN" - Head of BPN Regulation No.5/2012 "If fail to appoint Valuer, Head of Land Acquisition Team will appoint Government Valuer ." Note: Inconsistecy in this regulation, term of Public Valuer is for Government Valuer which is not consistent with Act No.2/2012 and Presidential Regulation No.71/2012
	Valuer Appointment, Assignor	- Act No.2/2012 ; Presidential Regulation No.71/2012 ;Head of BPN Regulation No.5/2012 "Land Institution (BPN)"
	Data Provider	- Act No.2/2012 ; Presidential Regulation No.71/2012 ; Head of BPN Regulation No.5/2012 "Land Institution (BPN)"
	Time Limit	- Act No.2/2012 ; Presidential Regulation No.71/2012 ; Head of BPN Regulation No.5/2012 "30 days"
	Report Submission, intended user	- Act No.2/2012 ; Presidential Regulation No.71/2012 ; Head of BPN Regulation No.5/2012 "Land Institution (BPN)"
	Explanation of Valuation Process	- Presidential Regulation No.71/2012 "Preparation Team form by Governor"
	Explanation of Value Conclusion	?
	Function of Value	- Act No.2/2012 "As basis for negotiating form and ammount of compensation" - Presidential Regulation No.71/2012 ; Head of BPN Regulation No.5/2012 "As basis for negotiating form of Compensation"





Terima Kasih

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Jadi salah satu tugas dari penilai itu adalah penetapan kerugian yang layak dan adil dan berhak dalam proses pengadaan tanah. *Nah*, ini yang menjadi pintu utamanya bahwa apa *sih* yang diganti-rugi? Kalau kita lihat dalam Undang-Undang Nomor 2 itu juga sudah jelas, yaitu tanah, benda di atas tanah, bawah tanah, bangunan, tanaman, dan ini yang paling khas di Indonesia adalah kita punya kerugian lain yang dapat dinilai. Di negara lain, tidak ada yang seperti itu, hanya berapa tanahnya, luas bangunannya, fisiknya selesai. Walaupun ada negara lain yang diganti 10 persen – 20 persen dan seterusnya.

Nah, berapa kompensasi yang layak dan adil agar masyarakat bersedia? Tadi sudah disampaikan bahwa kita butuh, *cuman* masalahnya berapa? Dan layak atau tidak? kita ada standar penilaian, kita *bilang*nya, kita pakai bahasa nilai penggantian wajar untuk kepentingan pemilik tanah bukan untuk kepentingan pemilik proyek. Jadi, tidak terpengaruh misalnya, *oh* daerah ini nanti dijadikan proyek yang paling strategis, *nggak* penting. Tapi penggunaan tanah saat ini bagi si pemilik tanah saat ini. Karena ganti-rugi ini sifatnya bukan sesuatu transaksi yang suka rela, maka nilai ganti kerugian itu pasti. Secara logikanya pasti akan *dibikinin* transaksi yang biasa, transaksi yang biasa itu nilai pasar. Bahkan nilai ganti-rugi pasti masih di atas nilai pasar. Apa sebenarnya isi nilai

pasar itu? Satu, adalah nilai pasarnya, yang kedua adalah kerugian-kerugian yang ditanggung oleh para pihak yang terdampak. Jika diberi uang, maka si pemilik tanah tidak menjadi lebih baik. Dalam Undang-Undang Nomor 2 dikatakan, harus memberikan kesejahteraan yang lebih baik. Jadi ini yang sebenarnya dilakukan oleh para penilai. Satu lagi, untuk tanah yang di depan? Kenapa? Karena memang yang dinilai secara individual. Ini yang secara orang susah untuk menerimanya. *Kok* tetangga saya dinilainya Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah) tapi saya cuma Rp700.000,00 (tujuh ratus ribu rupiah) *kan* saya tetangga-an? Nanti Pak Alen mungkin bisa menjelaskan terkait ini, yang penting bagaimana data itu.

Ini yang mungkin kita sorot. Di dalam Undang-Undang Nomor 2, tahapan penilai itu sebenarnya waktu di tahapan pelaksanaan. Waktu kita melakukan penilaian kita ditunjuk oleh BPN. BPN menunjuk berdasarkan hasil tender yang dilakukan. Untuk data, dapatnya dari BPN berbentuk data normatif. Sesungguhnya kami yang melakukan penilaian *dikasih* waktu untuk menyelesaikan permasalahan sebesar apapun itu adalah 30 hari. Begitu juga dengan kawan-kawan BPN. Waktunya untuk menyiapkan fungsional itu juga 30 hari, dan yang menarik di sini, perencanaan dalam Undang-Undang itu tidak *dikasih* batas waktu. Justru di sini *lah* pendapat saya sebagai penilai. Kebetulan saya termasuk orang yang terlibat dalam penyusunan Undang-Undang Nomor 2, dengan sengaja perencanaan tidak ditetapkan batas waktunya karena supaya pembangunannya bisa lebih maksimal. Justru di sini yang menjadi kunci masalah sebenarnya. Sebetulnya Undang-Undang Nomor 2 itu digunakan oleh penilai yang pasti terlibat tapi juga oleh konsultan ekonomi. Karena dari konsultan ekonomi itu terdeteksi pihak-pihak yang terdampak ini terkenanya apa saja, maka itu harus terdeteksi di dalam perencanaan. Termasuk juga hal-hal mengenai lingkungan, misalnya adanya situs sejarah. *Nah*, itu harus ada dalam tahap perencanaan sebetulnya. Tadi mungkin sedikit yang saya sampaikan bahwa kita harus cari solusi. Kami sekarang ini di penilai menangani beberapa masyarakat, apakah masyarakat hasil penilaian itu setuju dengan hasil kami atau tidak. Tapi apakah kami nanti bermasalah secara hukum. Karena yang paling ditakutkan oleh penilai sekarang ini adalah laporan penilai besoknya, diperiksa oleh BPK terus kemudian ada satu temuan yang salah kemudian polisi atau Jaksa masuk bolak-balik dipanggil. Mohon maaf memang masih banyak kejadian di mana laporan itu sifatnya rahasia. Tidak ada. Itu laporan sifatnya terbuka, tapi bukan kami yang harus buka. Karena penugasan kami itu dapatnya dari BPN maka itu tugasnya BPN. Dan untuk itu memang yang sering kali terjadi masalah sosialisasi itu menjadi penting kenapa? Karena waktu penilai sudah

melakukan pekerjaan, seringkali masyarakat tidak tahu kalau penilai sudah melakukan pekerjaan. Memang penilai itu dalam melakukan pekerjaan tidak meng-*interview* satu per satu orang. Mungkin *gitu* dulu.

Sdr. Eko Cahyono-Fasilitator

Yang saya sempat catat soal memanfaatkan perencanaan yang waktunya tidak terbatas. Tadi ada konsultasi ekonomi yang tidak menyampaikan padahal waktunya tidak terbatas. *Nah*, ini waktu yang percepatan-percepatan itu bisa merubah banyak hal, yang kedua hasil penilain ini sifatnya terbuka tapi tugasnya diserahkan kepada BPN.

4. Ir. Sri Sadono, M.T. (Kepala Sub Direktorat Pengadaan Tanah, Direktorat Jalan Bebas Hambatan dan Perkotaan, Direktorat Jenderal Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat RI)



DASAR HUKUM PEMBANGUNAN RUAS JALAN TOL



Kepmen PU No. 567/KPTS/M/2010 Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional



Perpres No. 100/2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol Di Sumatera Beserta perubahannya



Perpres No. 38/2015 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur

PEMBANGUNAN JALAN TOL



TAHAPAN PENGADAAN TANAH



PERENCANAAN PENGADAAN TANAH



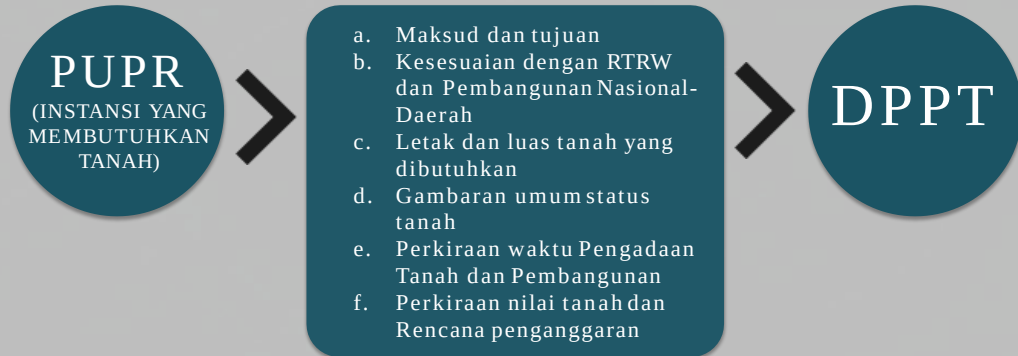
PELAKSANA



KERANGKA

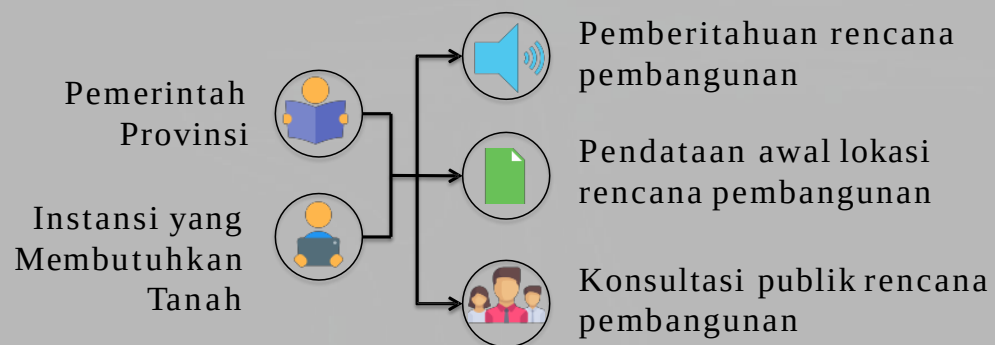


OUTPUT

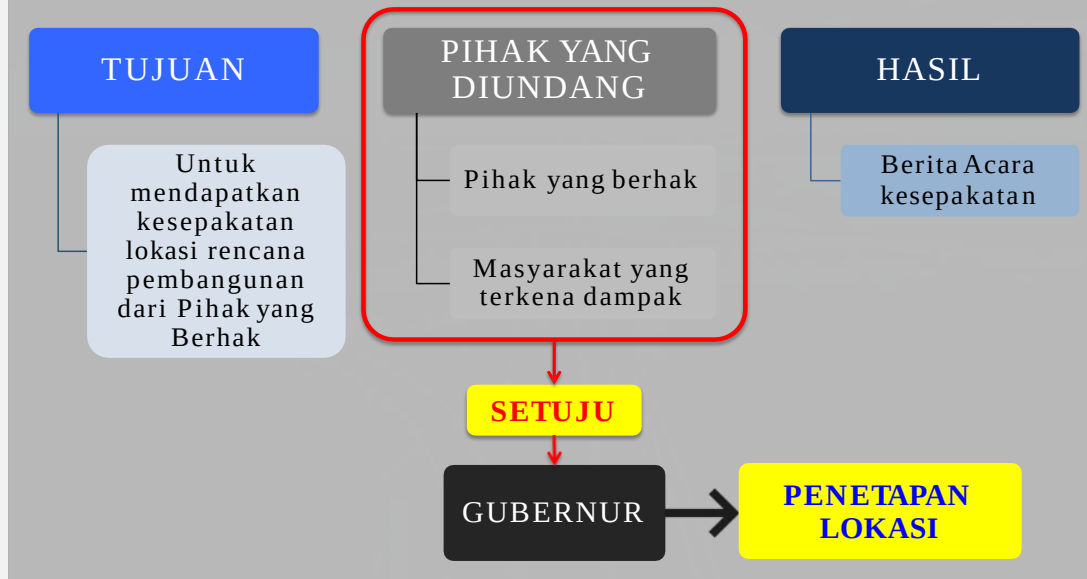


PERSIAPAN PENGADAAN TANAH

Pasal 16
UU No. 2/2012



KONSULTASI PUBLIK



KEBERATAN PENETAPAN LOKASI





PERMASALAHAN PENGADAAN TANAH



Keberatan harga



Kurangnya pemahaman masyarakat mengenai peraturan pengadaan tanah



Tanah terdampak dan tanah sisa

TANAH TERDAMPAK DAN TANAH SISA

- Pasal 35 UU No.2/2012
Tanah sisa dapat dimintakan ganti rugi
- Surat Menteri ATR/Ka.BPN No.738/29.1-600/III/2018 tanggal 7 Maret 2018
Ganti rugi tanah sisa dan terdampak didasarkan pada hasil verifikasi P2T
- Terhadap tanah terdampak/tanah sisa yang kehilangan akses akibat pembangunan jalan tol sehingga menjadi tanah terisolir dapat dibuatkan akses atau dilakukan pemberian ganti rugi.



- TERIMA KASIH -

Baik terima kasih Pak Moderator, Bapak-Ibu sekalian yang hadir di acara konsultasi nasional serta Bapak-Ibu Narasumber. Terima kasih,
Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Selamat siang dan salam sejahtera bagi kita semua, terima kasih atas undangannya.

Acara hari ini menjadi penting karena hari ini dihadiri oleh banyak unsur. Sehingga apa yang menjadi masukan atau input di hari ini bisa menjadikan perbaikan kita di masalah-masalah yang akan datang. Karena tadi disampaikan, tahun pemerintahan 2019-2024 menargetkan 2.500Km, jadi sungguh tugas yang cukup berat. Maka dari itu adanya konsultasi perbaikan-perbaikan yang ada di masa datang akan menjadi lebih baik. Bahwa kita ketahui di dalam pembangunan infrastruktur pengadaan tanah adalah *branding* pertama untuk tingkat kesulitan.

Mungkin untuk mempersingkat waktu, kami langsung ke pembangunan jalan tol sendiri. Di dalam pembangunan jalan tol itu sendiri, tentunya ada dua aspek yang kita berlakukan; yaitu aspek teknis maupun aspek non teknis. Di mana dalam aspek teknis ini kita mengetahui adanya hal-hal yang perlu diperhatikan adalah fotografi yang ini identik dengan peta kontur sehingga dalam rangka pembangunan jalan tol kita harus mengikuti kaedah-kaedah teknis untuk standar geometriknya, misal *kan* dalam pengandaianya

maksimal jangkanya harus 4% karena kita tidak bisa *great*-nya lebih dari 4% itu *lah* mengapa jalan tol itu kadang juga lebih panjang.

Kemudian terkait konstruksi jalannya. Konstruksi jalan ini misalkan kami harus memperhitungkan apa yang cocok dilakukan konstruksi jalan tersebut. Himpunan, galian, atau dengan yang lain kemudian perkerasannya juga harus dicek, apakah dengan *rigit* ataukah cukup dengan fleksibel. Kemudian yang tidak kalah pentingnya adalah aspek non teknis. Kita harus mempertimbangkan kondisi sosial masyarakat, misalnya ada bangunan-bangunan candi, situs itu harus terdeteksi dari awal.

Kemudian perencanaan pengembangan ekonomi dan pariwisata. Jalan-jalan tol kita saat ini mendekati lokasi-lokasi ekonomi dan pariwisata, yang sekarang ini kita ketahui misalkan sebentar lagi kita akan memulai jalan tol Jogja-Solo. Jogja-Solo itu akses ke Borobudur, ke Prambanan ke Dieng dan wisata-wisata di Jawa Tengah. Kemudian yang terakhir adalah masalah lingkungan. Lingkungan ini juga beberapa kali kita melakukan riset misalkan di Bali, di sana banyak mangrove sehingga kita harus menggunakan himpunan sehingga tanaman bakau tersebut bisa *life*.

Selanjutnya masalah perencanaan maupun persiapan. Tadi Bu Adriani sudah menyampaikan penjelasannya. Mungkin saya langsung saja kepada permasalahan pengadaan tanah yang mungkin *issue*-nya lebih kuat. Yang pertama masalah yang sering muncul di kami adalah masalah keberatan harga. Misalkan, antara depan dan pinggir jalan itu nilainya *ko* jauh. Ini yang sering kali muncul dan warga beberapa kali sering menanyakan hal tersebut. Yang kedua adalah, beberapa warga terkadang kurang memahami mengenai ketentuan harga tanah. Jadi kami di sini mohon maaf yang tadinya musyawarah, harga yang merasa keberatan bisa disampaikan dalam 14 hari tapi warga sepertinya *enggan* ke Pengadilan dan sehingga oleh Pelaksana Pengadaan Tanah kami diminta untuk melakukan konsinyasi.

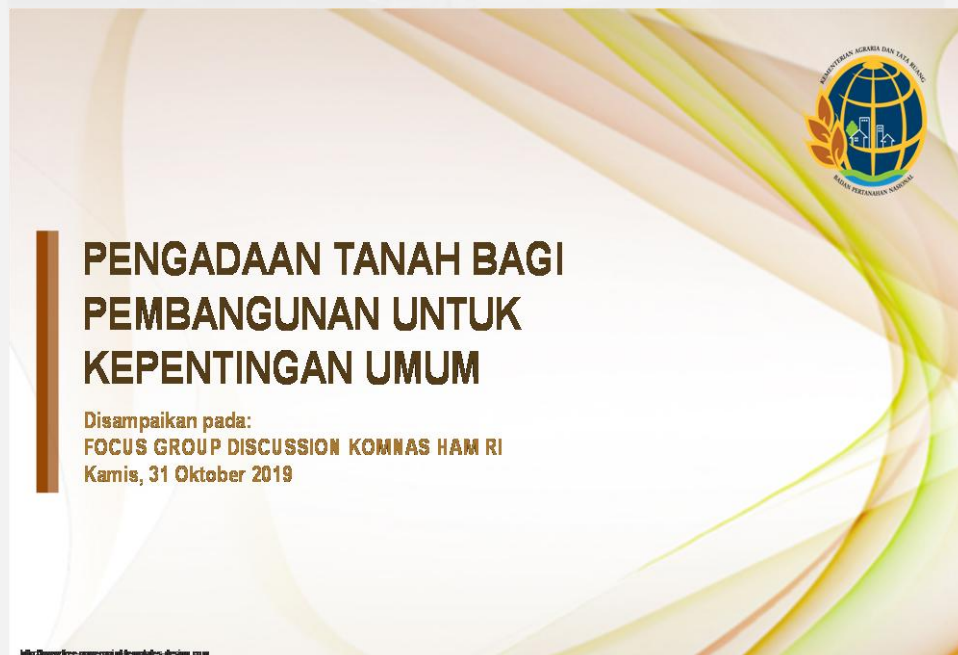
Kemudian masalah berikutnya adalah tanah terdampak dan tanah sisa. Dalam hal ini juga sering terjadi di beberapa tempat walaupun berbeda-beda tanah tetapi dengan adanya jalan tol tersebut warga menjadi tidak mempunyai akses. Kemudian dengan tanah sisa. Tanah sisa ini juga terkadang sisanya itu masih luas tapi tidak memiliki akses. Untuk itu, sebetulnya dalam pengadaan tanah kondisi-kondisi tersebut bisa diusulkan kepada Pelaksana Pengadaan Tanah untuk dilakukan evaluasi, apakah tanah sisa tersebut bisa dibayarkan ganti-ruginya. Tentunya dengan evaluasi bahwa jika tanah tersebut tidak

mepunyai akses maka akan kita bandingkan murah mana dengan memberikan bangunan keseluruhan. Itu kita lakukan supaya penyelesaian tanah terdampak bisa kita minimalisir. Sekian dari saya terimakasih.

Sdr. Eko Cahyono-Fasilitator

Minimal yang tadi dijelaskan ada korelasi antara temuan Komnas HAM dengan Kementerian PUPR. Tadi ganti-rugi masih muncul terus, kemudian soal pemahaman dalam artian tanah sisa. Itu yang sebelumnya belum kita temukan. Tapi yang lain terkonfirmasi. Jika Komnas HAM menyebut ada empat hak yaitu hak informasi, hak atas tanah, hak kesejahteraan dan hak lingkungan.

5. Alen Saputra, S.H., M.Kn. (Sesditjen Pengadaan Tanah Kementerian Agraria dan Tata Ruang/BPN RI)



Kepentingan umum (i)



Undang-Undang No. 2 Tahun 2012 Pasal 10

Tanah untuk kepentingan umum digunakan untuk pembangunan :

- a. pertahanan dan keamanan nasional
- b. jalan umum, **jalan tol**, terowongan, jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api;
- c. waduk, bendungan, bendung, irigasi, saluran air minum, saluran pembuangan air dan sanitasi, dan bangunan pengairan lainnya;
- d. pelabuhan, bandar udara, dan terminal;
- e. infrastruktur minyak, gas, dan panas bumi;
- f. pembangkit, transmisi, gardu, jaringan, dan distribusi tenaga listrik;
- g. jaringan telekomunikasi dan informatika Pemerintah;
- h. tempat pembuangan dan pengolahan sampah;



Kepentingan umum (ii)



- i. rumah sakit Pemerintah/Pemerintah Daerah;
- j. fasilitas keselamatan umum;
- k. tempat pemakaman umum Pemerintah/Pemerintah Daerah;
- l. fasilitas sosial, fasilitas umum, dan ruang terbuka hijau publik;
- i. cagar alam dan cagar budaya
- n. kantor Pemerintah/Pemerintah Daerah/desa;
- o. penataan permukiman kumuh perkotaan dan/atau konsolidasi tanah, serta perumahan untuk masyarakat berpenghasilan rendah dengan status sewa;
- p. prasarana pendidikan atau sekolah Pemerintah/Pemerintah Daerah;
- n. prasarana olahraga Pemerintah/Pemerintah Daerah;
- o. pasar umum dan lapangan parkir umum





Tahapan Pengadaan Tanah

Kewenangan Kementerian ATR/BPN dalam pengadaan tanah



Tahap Pelaksanaan

Meliputi kegiatan :

1. Penyiapan pelaksanaan
2. Inventarisasi dan Identifikasi
3. Pengumuman
4. Verifikasi Peta Bidang dan Daftar Nominatif
5. Pengadaan Penilai Pertanahan
6. Penaksiran Ganti Kerugian
7. Pemberitahuan Besarnya Ganti Kerugian dan Musyawarah Bentuk Ganti Kerugian
8. Validasi
9. Pembayaran Ganti Kerugian dan Pelepasan Hak
10. Penitipan Uang ganti kerugian ke Pengadilan
11. Penyerahan Hasil

Konsultasi publik

1. Dilaksanakan di kantor kelurahan atau desa selambat-lambatnya 60 hari setelah ditandatangani daftar sementara rencana lokasi pembangunan
2. Undangan diberikan paling lambat 3 (tiga) hari sebelum konsultasi publik dilaksanakan
3. Tim persiapan menjelaskan maksud dan tujuan rencana pembangunan, tahapan pengadaan tanah, peran penilai dalam menentukan nilai ganti rugi, dsb
4. Konsultasi publik dilakukan secara dialogis dan dapat dilakukan lebih dari 1 kali

Keberatan para pihak dalam konsultasi publik

- Apabila masih terdapat keberatan para pihak terhadap rencana pembangunan, maka dilaksanakan konsultasi publik ulang dalam waktu paling lama 30 hari setelah ditandatanganinya BA konsultasi publik I.
- Apabila setelah dilaksanakan konsultasi publik ulang masih terdapat keberatan para pihak, instansi yang memerlukan tanah melaporkan kepada Gubernur melalui tim persiapan.
- Gubernur membentuk Tim Kajian Keberatan

FORMAT DAFTAR NOMINATIF
Lampiran PerKa BPN No. 5/2012

DAFTAR NOMINATIF

Pengadaan Tanah.....(nama kegiatan pengadaan tanah)

Nomor :

Tanggal :

No Urut	PIHAK YANG BERHAK		TANAH					RUANG ATAS DAN RUANG BAWAH		BANGUNAN		TANAMAN		BENDA LAIN YANG BERKAITAN DENGAN TANAH		pembe- naan hak atas tanah/ fiducia	Perkiraan dampak dari rencana pembe- ngunan	Ket.
	Pemilik	Menguasai /menggarap/ menyewa	NIB	Letak	Luas	Status Tanah	Surat Tanda Bukti/ Alas Hak	HM/ Sarusun/ Lainnya	Luas	Jenis	Jumlah	Jenis	Jumlah	Jenis	Jumlah			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
	a. Nama b. Tanggal Lahir c. Pekerjaan d. Alamat e. NIK/No. KTP	a. Nama b. Tanggal lahir c. Pekerjaan d. Alamat e. NIK/No. KTP		a. RT/RW b. Kelurahan c. Kecamatan	(m ²)	M/U/B/ L/TN/T MA/ Lainnya	sertipikat/ girik/ letter c akta jual beli lainnya			a. rumah tinggal b. rumah usaha c. rumah toko d. rumah kantor		a. tahuna b. musiman		a. saluran air b. saluran telepon c. saluran gas d. dan lain -lain				

..... 20....

Untuk pembuatan dan pengesahan

Satuan Tugas A
Ketua

.....
NIP.

Satuan Tugas B
Ketua

.....
NIP.

DAFTAR NOMINATIF

- Daftar nominatif disusun oleh Satgas B berdasarkan hasil inventarisasi lapang selama 30 hari.
- Daftar nominatif ditandatangani oleh Ketua Satgas A & B dan diserahkan kepada Ketua Pelaksana Pengadaan Tanah dengan dibuatkan Berita Acara.
- Daftar Nominatif digunakan untuk pelaksanaan pengumuman bersama dengan Peta Bidang Tanah yang dibuat oleh Satgas A.

PERMASALAHAN INVENTARISASI LAPANG SATGAS B :

- Pihak yang berhak belum bersedia menyerahkan alas hak
- Perbedaan nama antara alas hak dengan identitas diri
- Pihak yang berhak/pemilik/ yang menguasai tanah tidak diketahui alamatnya
- Alas hak atas tanah tidak ada
- Tanah berada dalam kawasan hutan

PENGUMUMAN PETA BIDANG DAN DAFTAR NOMINATIF

- Dilakukan di tiga lokasi :
 1. Kecamatan setempat
 2. Kelurahan setempat
 3. Lokasi pengadaan tanah
- Dilakukan paling lama 14 hari kerja
Untuk memberikan kesempatan kepada pihak yang berhak untuk mencermati data yang diumumkan serta diperbolehkan mengajukan keberatan apabila dinilai kurang tepat
- Verifikasi
 1. Apabila terdapat pihak yang keberatan, Satgas A dan Satgas B akan melakukan verifikasi
 2. Apabila keberatan diterima, maka daftar nominatif atau PBT akan direvisi
 3. Apabila keberatan ditolak maka dibuatkan BA penolakannya dan ditandatangani ketua pelaksana pengadaan tanah

Diskresi dalam Penyelesaian Sengketa Pengadaan Tanah Jalan TOL

- Keberatan terhadap besaran ganti rugi
 1. Pihak yang berhak yang berkeberatan terhadap besaran ganti rugi, dapat mengajukan keberatan ke PN setempat paling lama 14 hari setelah di tandatangi BA musyawarah
 2. PN wajib memutus terhadap keberatan tersebut paling lama 30 hari sejak diterimanya berkas keberatan
 3. Apabila masih terdapat keberatan terhadap putusan PN, pihak yang berhak dapat mengajukan kasasi ke MA paling lama 14 sejak diterimanya putusan PN
 4. MA harus memutus permohonan kasasi tersebut dalam waktu 30 hari sejak permohonan kasasi diterima

Penitipan Ganti Rugi di Pengadilan :

1. Pihak yang berhak menolak besaran GR berdasarkan hasil musyawarah dan tidak mengajukan keberatan ke pengadilan Negeri
2. Pihak yang berhak menolak besaran GR berdasarkan putusan PN/MA
3. Pihak yang berhak tidak diketahui keberadaannya
4. Obyek pengadaan tanah sedang berperkara di pengadilan, dipersengketakan kepemilikannya, diletakkan sita oleh pejabat yang berwenang, menjadi jaminan di bank.



Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Salam sejahtera bagi kita semua, Bapak-Ibu yang saya hormati kita perkenalkan dulu nama saya Alen Saputra, *Alhamdulillah* sudah dua tahun di Sekretaris Jenderal Pengadaan Tanah Kementerian ART/BPN. Baik. Saya akan mencoba merangkai apa yang menjadi kemauan kita semua, mudah-mudahan kita bisa temukan permasalahan kita dengan Undang-Undang yang sudah ada. Karena setiap kali berbicara tidak mungkin kami keluar dari peraturan yang ada.

Untuk pengadaan tanah, ini sebenarnya sudah kita kenal semua tidak perlu kita jelaskan lagi, bahwa ada tahap perencanaan, persiapan, pelaksanaan dan penyerahan hasil yang tanggung jawabnya adalah masing-masing instansi berbeda-beda. Pada tahap perencanaan ini, menjadi tanggung jawab sepenuhnya adalah instansi LHK. Di sinilah yang dibilang tadi oleh *appraisal* bahwa tidak ada jangka waktu sama sekali, *mau* 3 tahun, 5 tahun, 10 tahun pun *nggak* apa-apa. Kenapa pada tahap perencanaan itu tidak perlu batas waktu? Diharapkan pada tahap perencanaan ini semua data sudah terkumpul dari awal, mulai data kepemilikan tanah, data tanah, luas tanah, keadaan tanah, riwayat tanah sudah terkumpul pada saat tahap perencanaan. Jadi kalau tahap perencanaan ini bekerja dengan baik, kalau kami di BPN mengatakan, kami sudah bekerja 80%. Nanti kita lihat karena tahap perencanaan menentukan segala-galanya pada tahap yang lain.

Setelah perencanaan kita masuk pada tahap persiapan, ini tanggung jawabnya, Gubernur tidak boleh diwakilkan atau didelegasikan kepada Bupati atau Walikota setempat. Tapi selama ini rata-rata dari Gubernur yang menangani tahap persiapan. Tahap persiapan setelah itu diadakan pendataan dan konsultasi publik. Jadi, Bapak-Ibu sekalian kalau menuntut konsultasi publik pada tahap pelaksanaan tidak akan diindahkan. Karena tahap konsultasi publik adalah tahap-tahap persiapan yang dilakukan oleh Gubernur. Jadi memang kendalanya di kita itu, kalau memang ada Undang-Undang konsultasi publik biasanya masyarakat kurang terlalu peduli. Kita sudah sering melakukan tahap persiapan dengan melibatkan semua instansi tapi yang hadir hanya orang-orang tertentu. Begitu juga pada tahap perencanaan. Tahap perencanaan instansi pemerintah bisa juga melibatkan teman-teman.

Konsultasi publik pertama 60 hari, 60 hari tidak selesai diajukan konsultasi publik kedua 30 hari. Masih keberatan, diajukan gugatan kepada Gubernur nanti diadakan tim kajian. Di sini *lah* tahapan-tahapan musyawarah sudah ada, sudah kita fasilitasi. Tidak puas musyawarah, Bapak-Ibu bisa membuat TUN (Tata Usaha Negara) masalah penetapan lokasi. Jika TUN masyarakat tidak setuju dan dimenangkan, pindah itu proyek. Tetapi jika tidak dimenangkan, maka proyek tersebut akan tetap jalan.

Pada tahap pelaksanaan, berdasarkan penetapan lokasi pelaksanaan yang dilakukan oleh instansi terkait diajukan oleh BPN setelah itu baru dilakukan oleh tim pelaksana. Tim pelaksanaan melaksanakan berdasarkan data-data yang ada baru tim pelaksanaan mengadakan satgas dengan timnya. Satgas A bertugas mendukung, Satgas B bertugas menginventarisasi. Satgas A dari BPN Satgas B dari instansi lain seperti PUPR, Telkom misalkan, kalau ada kabel-kabel lainnya dan instansi lain-lainnya.

Pada saat identifikasi, inventarisasi dan verifikasi didahului dengan sosialisasi. Instansi pemerintah yang memerlukan tanah bersama-sama dengan BPN mengadakan sosialisasi. Tidak ada yang tidak sosialisasi, kami sudah mengatakan kepada BPN, tidak akan berani mereka tidak sosialisasi pada saat identifikasi dan inventarisasi karena kalau mereka tidak ada sosialisasi, maka pada saat turun tanah lapangan mereka akan *kena* TUN. Kendala yang terjadi kalau pada saat sosialisasi dan inventarisasi tidak semua pemilik tanah hadir walaupun undangan sudah beredar. Kenapa? Macam-macam kesibukan. Saya pernah mengalami sendiri, saya pernah sosialisasi di gereja, masjid, wihara untuk mendekatkan masyarakat supaya hadir. Tidak bisa kita

mengadakan sosialisasi kalau Bapak-Ibu sekalian tidak hadir. Dan biasanya, kita meminta kepada masyarakat kapan mereka ada waktu. Malam mereka ada, kita lakukan sosialisasi, siang mereka ada kita lakukan sosialisasi. Tetapi kita tidak bisa memenuhi orang perorang, tetapi kita mencari kelompok yang terbanyak. Pada saat inventarisasi, pasti kita meminta kepada orang yang datang, begitu juga pada saat mendata dari rumah. Kalau untuk mengidentifikasi dalam rumah, seperti apa bentuk bangunannya, siapa tahu di dalam tanahnya punya brankas. Pasti Bapak-Ibu punya itu, barang-barang yang disimpan bawah tanah pasti ada, seperti emas, permata, *septic tank*, sumur bor, itu harus diinventarisasi semua.

Kendala kedua, pada saat inventarisasi ada jalan, ada sarana umum yang sudah pernah dipakai untuk sarana bersama. Kita ingat, PP 27 Tahun 2014 menyatakan, aset pemerintah adalah segala sesuatu yang sudah tertanam, sudah dikeluarkan oleh pemerintah sekecil apapun bentuknya. Jadi kami tidak akan berani mengambil aset apapun jika sudah aset pemerintah tertanam di sana.

Pada saat identifikasi selesai, dasar inilah yang diumumkan oleh panitia. Pada saat pengumuman, ditempel pada hari pertama, kedua dan seterusnya sampai tidak ada yang keberatan, syukur-syukur kalau ada yang keberatan langsung kita lakukan verifikasi, tetapi kalau tidak ada maka dilempar ke penilai. Biasanya pada saat musyawarah keluar, *temen-temen bilang* kami tidak diinventarisasi. Padahal pada saat pengumuman, mereka tidak mau melihat. Setelah penilaian, baru masalah keberatan, termasuk keberatan koordinatif dan keberatan penilaian. Tugas BPN, hanya menyampaikan kepada pemilik tanah hasil dari penilaian. Tidak ada musyawarah untuk BPN. BPN hanya memusyawarahkan apabila masyarakatnya meminta bentuk lain secara sah, dia minta tanah pengganti, minta saham, atau lainnya. Tetapi kalau bentuk keberatan besaran, itu sudah tidak memungkinkan musyawarah. Di mana letak musyawarahnya? Masyarakat boleh mengadakan gugatan ke Pengadilan Negeri. Sebelum mengajukan gugatan, disarankan kepada pemilik tanah untuk menyiapkan semua data. Kalau tidak ada data, kami tidak bisa menerima, pengadilan juga tidak *mau* menerima. Tetapi kalau memang memungkinkan kesalahan penilaian ataupun ada data yang belum masuk itu ada perbaikan. Tetapi rata-rata tanpa alasan dan tanpa bukti pasti dikecualikan oleh pengadilan. Pengadilan Negeri selesai langsung Mahkamah Agung tidak ada lagi pengadilan banding dan Mahkamah Agung yang memutuskan. Kalau Mahkamah Agung mengatakan nilainya tidak cocok, itu *appraisal* kita turunkan. Tetapi tanpa ada kepastian ini, kami tidak bisa

bermain dengan harga karena kalau kami bermain dengan harga, maka siap-siap 'surat merah' yang datang. Kalau sudah 'surat merah' yang datang, maka tinggal keringat dingin yang mengalir. Kami menghindari ini, makanya kami sangat berhati-hati. Saya rasa itu, nanti kita diskusikan. Terima kasih.

Sdr. Eko Cahyono-Fasilitator

Minimal Komnas HAM dengan konsultasi ini memberikan satu alternatif hukum. Kalau tadi dari Mahkamah Agung memberikan kedudukan hukum legalnya seperti apa. Kemudian Bappenas memberikan potret perencanaan nasionalnya seperti apa. Kemudian PUPR memberikan kurang lebih prakteknya, setelah dalam tahap perencanaan itu prakteknya seperti apa. Lalu ada tim penilainya, kalau soal ganti-rugi itu tim penilainya seperti apa, *sih* dan terakhir kita ditunjukkan oleh Pak Alen bagaimana peta besar dan titik-titik krusial apa. *Nah*, kalau tadi kita ditunjukkan mulai dari tahap perencanaan hingga prakteknya, itu kemudian minimal ditunjukkan data resmi dari kementerian yang terkait ini. Kira-kira itu yang menurut saya menarik. Dan yang kedua, konsultasi publik ini sebenarnya sudah mengundang dari beberapa pihak, seperti dari akademisi yaitu Profesor Ida Ahli Hukum dari Unpad tadi menyatakan tidak bisa hadir.

III.3.5. Tanggapan

III.3.5.1. Tanggapan Peserta

1. Sdr. Joko - Kejaksaan Agung

Terima kasih pembawa acara, sebagaimana pembawa acara sampaikan, kami mewakili dari Direktorat yang ada TP4D, yaitu Tim Pengawal, Pengaman Pemerintah, dan Pembangunan Daerah. Intinya, untuk yang di pusat kita sesuai permohonan dari pemohon biasanya kementerian atau lembaga negara mengajukan permohonan untuk proyek-proyek strategis. Sebagaimana kita ketahui, di Perpres Nomor 3 Tahun 2016 juga diatur proyek strategis nasional yang memang programnya pemerintah Pak Jokowi dan yang namanya proyek strategi yang pasti ada percepatannya. Makanya di lapangan khususnya masalah pembebasan tanah, meskipun secara teorinya, pemilik pekerjaan sebelum pekerjaan tersebut dikerjakan oleh kontraktor, sebetulnya masalah pembebasan tanah harus diselesaikan duluan. Akhirnya, kontraktor repot juga sekarang, kenapa? Karena tanah masih belum *clear*, proyek harus dikerjakan. Akhirnya, mereka mengerjakan juga yang masih bermasalah. Tentu kalau tanah bermasalah, mereka juga mengerjakannya tidak akan lancar. Padahal mereka dibatasi oleh waktu juga sesuai dengan kontrak. Itu kendala teman-teman kontraktor di lapangan. Sebagaimana yang sampaikan tadi, namanya proyek strategi nasional, maka percepatan mau tidak mau harus segera diselesaikan.

Kemudian, karena ini problemnya terkait dengan jalan tol memang disatu sisi namanya proyek jalan tol ya masyarakat yang dilalui oleh jalan tol. Pasti lain, katakan proyek strategi nasional yang bandara. Kita mungkin bisa semacam untuk perbandingan dan itu pengalaman kami waktu pekerjaan proyek bandara Kulon Progo, kami juga masuk dalam tim “DIY” itu lebih lancar karena yang dibebaskan mereka mintanya bukan ganti-rugi tapi minta dipindahkan. Karena dengan dipindahkan bersama-sama satu Rukun Warga (RW) katakan, maka mereka merasa seolah-olah tidak pindah. Mungkin itu bisa dijadikan model pembanding untuk masyarakat yang terkena proyek. Tapi saya rasa kalau proyek tol memang sulit karena perorangan/individual bukan komunal. Sementara itu yang bisa kami sampaikan, terima kasih.

2. Bapak Sutedjo-Bupati Kulon Progo



Sumber: Wikipedia

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Bapak-bapak Narasumber, Bapak moderator, Bapak-Ibu sekalian yang saya hormati. Benar di Kulon Progo ada kegiatan pembebasan lahan untuk bandara dan *Alhamdulillah* sudah selesai dengan baik meskipun prosesnya cukup *agak* panjang. Dan kegiatan itu didampingi oleh TP4D sebagaimana yang disampaikan pejabat tadi. Kemudian kami merasa bahwa Komnas HAM khususnya untuk bidang mediasi ini sangat membantu proses panjang ketika Pemerintah Pusat sudah menetapkan bahwa di Kulon Progo akan dibangun bandara internasional. Maka kemudian sejak kegiatan sosialisasi kemudian konsultasi publik terkait dengan kegiatan-kegiatan seperti pendataan, inventarisasi, dan seterusnya yang dilaksanakan oleh Satgas A, Satgas B, betul-betul dilaksanakan di Bandara Kulon Progo.

Seperti yang dijelaskan dari BPN tadi seperti itu yang dilaksanakan di Kulon Progo. Meskipun sejak awal informasi akan dibangunnya bandara ini, banyak sekali penolakan-penolakan, meskipun yang setuju juga banyak. Kalau dibandingkan, lebih banyak yang setuju daripada dengan yang tidak setuju. Tapi yang tidak setuju itu umumnya ya tidak setuju saja, sehingga ketika diadakan konsultasi banyak yang tidak hadir. Diundang beberapa kali juga tidak datang bahkan sampai dilakukan pengukuran oleh BPN mereka menentang. Tidak boleh diukur. Kemudian tahapan-tahapan itu selesai, ada penetapan Ijin Penetapan Lokasi (IPL) oleh Gubernur, maka kemudian ada tim operasional yang bekerja. Namun masyarakat masih terus melakukan penentangan dengan demo, tulisan-tulisan. Kemudian setelah tim operasional bekerja masih melakukan penolakan-penolakan bahkan sampai tim operasi itu mengumumkan hasilnya si A dengan luasan tanah sekian

dapat ganti sekian itu di balai desa masih ada demo, tapi begitu diumumkan si A dapat sekian juta, si B dapat sekian ratus juta, kemudian mereka diam. Ternyata besaran ganti-ruginya itu tidak pernah mereka bayangkan. Jadi, jauh dari bayangan mereka. Akhirnya *besok-besoknya* banyak yang meminta secara diam-diam kepada Pemerintah Desa untuk diukur.

Memang kami melakukan upaya untuk selain ganti-rugi istilahnya ganti untung mereka terima, kita membantu merelokasi mereka. Kami ada lima desa yang direlokasi di tanah-tanah kas desa. Yang dari lima desa tersebut ada enam lokasi yang harus direlokasi dari tanah sisa meskipun mereka juga meminta. Tapi kami juga melakukan upaya, karena ada juga yang untungnya tidak sesuai untuk beli tanah lagi, masih kurang. Kami mengupayakan hak *magersari* bagi mereka yang hak gantinya tidak sesuai. Satu area relokasi *Alhamdulillah* bisa dibangun 50 (lima puluh) unit rumah. *Tinggal* masuk, tidak nyewa, gratis. Dan itu kita manfaatkan untuk memindahkan ganti-rugi yang sedikit-sedikit tadi. Dan *Alhamduillah* bisa berjalan dengan baik bahkan kita masih menambah lagi proses 30 (tiga puluh) unit.

Sdr. Eko Cahyono - Fasilitator

Berapa kilometer rencana pembangunan tol yang di Kulon Progo, pak?

Bapak Sutedjo - Bupati Kulon Progo

Kami memang masih belum tahu, belum ada pembahasan-pembahasan. Tetapi kalau kami berangkat dari kecamatan Sentul, Kecamatan Pengasih, Kecamatan Wates, ya kira-kira sekitar 20-25Km.

3. Sdr. Zainal Abidin - Lampung

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Selamat siang, salam sejahtera untuk kita semua. Terima kasih Bapak-Ibu hadirin. Saya Zainal Abidin selaku Kepala Biro Administrasi Pembangunan serta sebagai Sekretaris Pengadaan Tanah. Kalau di Lampung itu ada SK tim persiapan begitu juga ada SK tim percepatan. Kalau persiapan itu *kan* hanya dari sosialisasi sampai dengan terbitnya penetapan lokasi.

Kemudian *Alhamdulillah* kalau di Lampung, ada jalan tol sepanjang 253Km dengan lebar 125M dan itu terpanjang se-Indonesia dan sudah dibagi 2 ruas, sudah ditandatangani atas nama Pak Presiden. Yang satu lagi di Sulawesi Selatan secara fungsi sudah beroperasi tetapi belum diresmikan. Masalahnya terdapat pada aspirasi masyarakat tadi terkadang musyawarah itu terjadi perbedaan persepsi. Tetapi di Undang-Undang Nomor 2 Tahun

2012 itu hanya disebutkan musyawarah ganti-rugi. Ganti-rugi itu *kan* ada uang, ada kemungkinan kembali, ada saham. *Nah*, itu yang kadang-kadang pemahamannya harus disepakati lagi. Riil-nya seperti apa. Di Perpres Nomor 1 itu menyebutkan termasuk nilai ganti-rugi harus dimusyawarahkan. Tetapi di Undang-Undangnya tidak. *Nah* itu yang mungkin dalam ke depan perlu diperjelas.

Pengalaman di Lampung untuk menjembatani permasalahan itu kita ada tim mediasi, karena kalau dari tim mediasi itu dari pengaduan sosialisasi sampai konstruksi tugasnya. Kemudian di Indonesia ini pengadaan jalan tol semua itu dilakukan barengan, secara paket dan bersamaan tidak satu-satu dan bertahap. Kadang-kadang kita yang di daerah di *ojok-ojok* sama kontraktor bagaimana pengadaan tanah ini.

Kemudian kendala lagi, memang kadang-kadang dokumen perencanaan itu *nggak di-update*. Dokumen seperti Amdal, itu biasanya disusun tiga tahun sebelum pelaksanaan. Yang mungkin dulu masih sawah sekarang sudah pekarangan. Karena nilainya beda. Nilai pekarangan lebih mahal dari nilai sawah. Begitu, pak.

4. Sdr. Syahrir- Kanwil ATR/BPN Provinsi Riau

Kami dari Riau, ada beberapa permasalahan terkait *appraisal*. Pertama, di sana ada tol Pekanbaru-Dumai panjangnya sekitar 300Km. *Nah*, di sana itu kebanyakan minyak. Jadi jalur itu mengikuti jalur pipa gas. Tapi di situ kebanyakan tanahnya aset Chevron. Chevron itu tanah yang mengeluarkan minyak. Kalau dulu Caltex namanya. *Situ* sudah ada SK dari Gubernur bahwa sepanjang jalur pipa 100M kiri 100M kanan itu punya asetnya Chevron. Tetapi masyarakat sudah banyak menduduki baik berkebun maupun membangun rumah mewah di sana. Masyarakat menganggap itu tanah punya mereka sedangkan Chevron menganggap itu punya Chevron. Tetapi di satu sisi, Chevron kadang-kadang tidak tahu batasnya di mana, sehingga masyarakat menyumbang pula di situ. Jadi, kalau saya bilang, Chevron salah, masyarakat juga salah. Kesimpulannya, setiap ganti-rugi, tanahnya kami titipkan ke Pengadilan. Ganti-rugi bangunannya yang kita bayar. Jadi, pengadilan menerangkan bahwa itu punya aset negara. Tapi masyarakat tetap saja tidak terima.

Kemudian masyarakat bertanya kenapa KJPP itu berbeda-beda. Jadi KJPP di Sumatera Selatan dan Riau sama-sama kebun sawit tapi di Sumatera Selatan KJPP 1 hektar *ko* 1 Miliar. Tapi di sini *ko* berbeda. Dengan bobot

dan hasil panen yang sama. *Nah*, ini minta tolong, kenapa *ko* KJPP itu beda-beda menilaikannya yang di Indonesia. Kemudian pada saat musyawarah, masyarakat minta hadirkan, Pak Sedirjen. Masyarakat minta dijelaskan kenapa harga tanah beda-beda. Mereka minta kejelasan saja bukan berarti mau menuntut nilainya. Tetapi KJPP tetap tidak memberikan penjelasan pada saat itu. Terima kasih.

5. Sdr. Juris Preselis O-Kejaksaaan Tinggi Sulawesi Utara

Mungkin sebagai masukan ke rekan-rekan dari Sulawesi, saya katakan, ada baiknya apa yang telah dilakukan di Sulawesi Utara mungkin sebagai contoh. Kenapa? Panitia Pengadaan Tanah di Sulawesi Utara secara lengkap. Sehingga kompleksitas ini membuat riil apa yang dilaksanakan apa adanya bukan ada apanya.

Kedua, saya melihat paparan Pak Komisioner, mohon izin mungkin *mindset* kita berbeda. Kalau saya melihat begitu konsinyasi justru membuka celah hukum. Tujuannya untuk *fairness*. Ada beberapa perkara di Sulawesi Utara, nilai ganti -rugi Majelis Hakim itu lebih tinggi daripada hasil *appraisal*. Justru kalau itu kita memberi upaya hukum bagi masyarakat. Di *Proceeding* tahun 2018 Majelis Hakim menetapkan harga di luar dari *appraisal* yang ditetapkan.

Yang ketiga, saya sepakat mengenai adanya konsultan ekonomi, ini untuk MAPPI ya pak. Karena di lapangan itu, kalau konstruksinya di atas seratus juta, itu harus tender. Yang ditenderkan kebanyakan dari *appraisal* properti. Dalam kegiatan ada yang namanya kegiatan usaha, dan itu kita harus bicara *appraisal* bisnis. Makanya ketika *appraisal* konsultan properti menilai kegiatan usaha ini tidak nyambung. Mugkin dalam hal kualitas jangan kita pisahkan mana yang *cuman* properti mana yang *all-off, automatically*, sehingga ada suatu kepastian hukum untuk menilai ganti-ruginya.

Terus kemudian yang keempat, ini kami lakukan terobosan di Sulawesi Utara di mana *appraisal* itu kami wajibkan hadir untuk musyawarah ganti-rugi. Tujuannya supaya mengorientasi masyarakat bahwa kami panitia tidak bisa menginterfensi. Mengapa tidak bisa menginterfensi? Karena *appraisal* ini sejatinya harus ter-*list* di Departemen Keuangan dan diakui eksistensi oleh BPN. Bahwa masyarakat yang menerima ganti-rugi adalah masyarakat yang riil memiliki hak. Satu sisi, kami memastikan ganti-rugi yang diterima oleh masyarakat, *send*-nya melalui penerimaan *virtual account*. *Nah*, itu kapasitas sebagai panitia. Sehingga yang terjadi di Sulawesi Utara justru keributan

yang dibuat oleh LSM. Dan kami tidak membuka musyawarah kepada masyarakat yang tidak riil berhak menerima ganti-rugi. Sekian terima kasih.

6. Sdr. Nur Mawardi – Tangerang

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Sebenarnya, saya ditunjuk warga sebagai lembaga yang baru. Di situ itu yang dulunya ada 300 Kepala Keluarga sekarang tinggal 27 Kepala Keluarga. Mereka tidak mengerti masalah hukum, termasuk di persidangan tanpa proses mediasi di Pengadilan Tinggi Tangerang. *Nah*, ini ada lagi ke Mahkamah Agung, sudah pasti mereka kalah lagi. Akhirnya, di perjalanan kasus kuasa hukumnya dicabut. Akhirnya dengan saya, saya gugat lagi ke lembaga hukum. Ada yang si A nilai harganya Rp900.000,00 sedangkan sebelahnya Rp1.000.000,00 ada lagi yang Rp7.000.000,00 alasannya yang Rp7.000.000,00 ini ada landasan hukumnya dan yang Rp1.000.000,00 tidak ada. Kami sepakat dengan rekan-rekan kami, kami di Pengadilan Tinggi Tangerang bisa menang. Kami tidak mencari keuntungan hanya ingin keadilan. Saya berharap Komnas HAM pada pertemuan kali ini harus ada penyelesaian untuk kepentingan bersama, dan meminta Komnas HAM untuk menyelesaikan proses di Pengadilan.

7. Sdri. Eni Rohiani-Kepala Biro Hukum Sekretariat Daerah Jawa Barat

Bismillahirrahmanirrahim, Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Yang terhormat Bapak-Ibu sekalian, terima kasih Narasumber. Mungkin saya berbeda dengan yang lain, karena menurut hukum keikutsertaan dalam pengadaan tanah untuk kepentingan umum dari keterlibatan kami adalah fasilitator untuk penetapan lokasi. Jadi, penetapan lokasi yang lintas Kabupaten/Kota ini memang kami fasilitasi. Sebagai aparatur Pemda, saya yakin seluruh Pemda ini tidak berkehendak masyarakatnya dimiskinkan karena ada pembangunan di daerahnya. Namun kami juga di sisi lain sebagai Pemda merasakan juga akibat dari berlarut-larutnya masalah pengadaan pembebasan lahan ini. Kami mempunyai beberapa contoh dalam kaitannya proyek strategis nasional, misalnya Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB). Pembangunan Bandara Kertajati ini tidak diimbangi dengan kesiapan jalan tol sehingga sekarang ini bandaranya sendiri operasionalnya jadi terkatung-katung. Hanya satu maskapai yang beroperasi.

Nah, di sisi lain, Waduk Jati Gede ini dampak dari pembebasan lahan yang sampai saat ini tidak selesai ini karena diakibatkan oleh alasan ganti-rugi kemudian relokasi yang tidak jelas. Kemudian rumah hantu. Rumah hantu ini

adalah rumah-rumah yang didirikan, yang sebetulnya tidak ada rumah sebelumnya. Tapi karena ingin supaya nilai ganti-ruginya meningkat sehingga ada upaya untuk mendirikan rumah-rumah yang sebetulnya tidak pernah ada sebelumnya. *Nah*, hal-hal seperti ini mengakibatkan pada saat ganti-rugi tidak pernah selesai. Kami tentunya menyambut baik konsultasi nasional yang dilakukan oleh Komnas HAM.

Saya melihat adanya titik-titik krusial di dalam proses pembebasan lahan untuk kepentingan umum. Yang pertama, apa yang tadi disampaikan saudara saya dari Bekasi, ini antara lain karena pengaturan, baik di Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 mengukur pelaksanaannya tidak memberi peluang untuk penyelesaian pada saat jatuh waktu 14 hari pasca konsultasi atau musyawarah terlampaui. Jadi tidak ada pengaturannya. 14 hari, kalau misalnya masyarakat yang terdampak ini tidak dapat memanfaatkan waktu selama 14 hari ini, terus bagaimana? Pengadilan pasti akan menolak.

Kemudian musyawarah di dalam tahapannya masih belum memuaskan para masyarakat terdampak. Yang mana *lagi-lagi* jangka waktunya sangat terbatas. Tadi sudah disampaikan narasumber dari BPN, musyawarah ini *kan* terbatas, maka dalam tahapan mana musyawarah ini dapat dibuka? Pada saat tahapan itu sudah terlewati dan itu tidak bisa mundur. Padahal mungkin, permasalahan itu timbul bukan karena masyarakat tidak hadir sosialisasi tapi mungkin memang tidak tahu. Kalau ini *kan* tidak diatur dalam peraturan.

Padahal Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 ini mendorong cara untuk menyelesaikan masalah melalui pengadilan. Padahal *mindset* masyarakat kita belum menempatkan pengadilan sebagai tempat untuk mencari solusi. Mungkin pengecualiannya tadi Sulawesi Utara. Sampai saat ini saya pikir masyarakat masih menempatkan musyawarah itu sebagai nilai-nilai luhur yang akan mereka pegang teguh. Saya berharap dari konsultasi nasional ini akan muncul rekomendasi dari Komnas HAM untuk bisa menetapkan peraturan yang lebih berkeadilan atau mungkin Komnas HAM sebagai mediator bisa bergerak di setiap tahapan.

8. Sdr. Roni Septiyan - Konsorsium Pembangunan Agraria

Baik, terima kasih Mas Eko atas kesempatannya. Yang akan sedikit saya sampaikan adalah refleksi pembangunan infrastruktur terakhir memang masih sangat memprihatinkan. Sedikit *best practice* dari Sulawesi Utara ataupun Kulon Progo, dapat dikatakan bahwa pembangunan infrastruktur kali

ini sangat mahal. Kenapa demikian? Karena di tahun 2019 saja ada 94 konflik agraria seluas 52.000 hektar yang berkonflik dengan program strategis nasional dan semuanya pelanggarannya adalah pengadaan tanah. Mengapa virtualisasi nilai-nilai di tahun 2019 sangat tinggi? Catatan kami yang pertama adalah sosialisasi yang kurang baik.

Di dalam Undang-Undang Pengadaan Tanah untuk kepentingan umum ada fase yang mengatur bahwa, perwakilan masyarakat atau orang yang diberikan kuasa itu berhak menggantikan masyarakat tersebut. Tentu yang banyak terjadi di lokasi-lokasi infrastruktur bahwa yang menghadiri sosialisasi tersebut hanya Ketua RT, atau hanya kantor-kantor Pemerintahan Desa atau hanya tokoh-tokoh masyarakat yang putus pemahaman mengenai hak masyarakat itu sangat kurang. Maka dari itu, yang terjadi bahwa informasi yang dikelola oleh masyarakat itu tidak muncul.

Masalah yang berikutnya adalah kebanyakan konflik agraria yang kaitannya dengan infrastruktur, masyarakat dipaksa untuk menyepakati dengan diintimidasi baik oleh aparat, TNI, Polisi, faktanya di lapangan begitu. Yang kemudian ganti-rugi itu banyak sekali dipakai oleh pemerintah sebagai solusi terakhir. Padahal di Undang-Undang Pengadaan Tanah, itu masih banyak macamnya, seperti di Kulon Progo yang tidak diganti dengan hak milik, tapi boleh *lah*. Ada penggantian tanah, rumah atau bentuk lain yang disepakati antara masyarakat dan pemerintah. Namun tidak pernah dijalani oleh pemerintah. Pemerintah hanya mengutus kalau *segini* ganti-ruginya. Nah itu mungkin beberapa catatan.

Saya sedikit tergelitik tadi di awal Komnas HAM menyampaikan bahwa salah satu tugasnya adalah mediasi. Pertanyaannya kemudian adalah dari ribuan kasus yang sudah diadukan oleh masyarakat, berapa yang sudah mampu diselesaikan oleh Komnas HAM karena ini penting dan menjadi catatan refleksi untuk Komnas HAM sendiri. Apa *sih* yang masih perlu diselesaikan? Apa *sih* yang masih perlu diperbaiki? Regulasi, SOP, dan sebagainya.

Sdr. Eko Cahyono-Fasilitator

Kalau boleh tahu, Mas. Sebenarnya yang menjadi akar konfliknya ke mana, Mas?

Sdr. Roni Septiyan-Konsorsium Pembangunan Agraria

Penyebab utamanya adalah penunjukan lokasi yang sepihak. Masyarakat hanya diberitahu pada hari-H bahwa desanya akan digusur untuk

pembangunan bandara, atau jalan tol misalnya. Saat itu, ketika masyarakat mengetahui dan di dalam Undang-Undang hanya dibatasi waktu 60 hari, biasanya sosialisasi itu dilaksanakan pada H-3 sebelum waktu habis. Bagaimana mungkin masyarakat yang di pedalaman desa sana, belum menuju ke provinsi, belum ke Jakarta dan sebagainya ini hanya diberi waktu 3 hari untuk menyiapkan, belum lagi mencari pendampingan dan sebagainya. Itu akan mempersulit konflik di lapangan.

Maka dari itu, saran saya baik PUPR, ATR, *appraisal* atau pun Pemerintah Daerah yang dalam hal ini fokus menyelenggarakan PSN harus benar-benar melibatkan masyarakat bukan hanya perwakilan segelintir orang atau hanya *appraisal*, tapi harus seluruh masyarakat. Masyarakat itu *nggak* mungkin pada datang saat diundang sosialisasi karena ini menyangkut hidupnya, masyarakat tidak akan mungkin sawahnya itu *ditinggalin*. Saya contohkan, di Sukamulya, sosialisasi itu hanya diwakili oleh Pemerintah Desa sedangkan di sana ada 9000 rumah rakyat yang akan digusur. Saat melakukan penetapan sosialisasi besaran kerugian yang melakukan sosialisasi adalah TNI. Itu adalah bentuk intimidasi terhadap masyarakat. Kalau kamu tidak *mau* menandatangani kesepakatan dihadapkan dengan TNI dan Polisi. Hal ini ke depan yang harus dicegah oleh pemerintah, mungkin itu masukannya.

9. No Name

Saya mengapresiasi dan mengutip apa yang bapak tadi bicarakan, bahwa kenyataannya di desa kami, kami tidak pernah dilibatkan untuk sosialisasi justru ada unsur intimidasi. Bahkan Kepala Desanya diancam kalau tidak *mau* menerima ganti-rugi, itu akan dikonsinyasi dan dipaksa, dan pengadilan itu pun kalau kita menggugat pasti ada uang, dan kami akan kalah di awal untuk biayanya. Permasalahannya di kami adalah sudah tiga tahun kami dibiarkan. Di sini *nggak* diatur waktu 14 hari tersebut *mau* seperti apa ini masyarakat dan pada kenyataannya sampai sekarang itu terkatung-katung. Maka dari itu, kami mohon dari BPN, PUPR, *appraisal* apa solusinya ketika masyarakat dibiarkan tiga tahun oleh BPN setempat. Pada intinya adalah masyarakat jangan dirugikan, jangan didzolimi, tetap harus menjunjung tinggi harkat dan martabat masyarakat terdampak. Sebenarnya fleksibel kalau masyarakat yang penting haknya bisa sesuai, itu saja.

III.3.5.2. Tanggapan Narasumber

1. Ibu Dr. Andriani Nurdin, S.H., M.H.-Wakil Ketua Pengadilan Tinggi DKI Jakarta⁴

Terima kasih, pertanyaannya bagus-bagus sekali dan tentunya saya juga mendapatkan masukan-masukan juga yang perlu kita diskusikan dan pahami. Khusus tahapan di pengadilan, pada intinya kami di pengadilan sering mendapat konflik dan gugatan-gugatan yang tidak menerima asas-asas musyawarah, Bapak-Ibu bisa langsung ke Pengadilan. *Nah*, itu lah tadi yang saya katakan tahap-tahap sebelumnya ada musyawarah. Kalau Bapak-Ibu merasa ada kepentingan bahwa saya akan digusur, proaktif tanya, *Pak*, maka Bapak berhak diberi penjelasan yang sedemikian rupa sehingga Bapak mengerti. Jadi, jangan menunggu dipanggil dulu, pro-aktif kita *Pak*. Karena kita punya kepentingan di situ. *Nah*, kemudian musyawarah tidak tercapai maka Bapak ke pengadilan. Di pengadilan pun pada hari sidang pertama akan diberi kesempatan supaya musyawarah tapi tidak ada mediasi yang khusus karena kalau menurut Undang-Undang Tahun 2016 kalau ingin mediasi khusus maka harus ditunda 40 hari untuk mencapai hasil mediasi. Tapi sebelum putusan, kami tetap menawarkan. Saya hanya ingin mengatakan, kalau Ibu-Bapak merasa memiliki kepentingan dengan tanahnya yang digusur, proaktif ya *Pak*. Semua pihak yang berkaitan dengan itu saya rasa akan memberikan penjelasan. Karena kita sebagai masyarakat memiliki hak untuk mendapatkan keterangan-keterangan yang sedemikian jelas. Jadi, transparansi di situ harus ada, *Pak*. Itu asas yang harus ada.

2. Bapak Handhi Setiawan Adiputra, S.T.- Bappenas

Ada beberapa hal yang di sini menjadi konsen kami. Kadang kala kami dari Pemerintah Pusat, mengharapakan kepada Pemda untuk aktif juga turun ke jalan membantu. Jadi, memang salah satu yang menjadi kuncinya adalah kerja sama dari Pemerintah Pusat kepada Pemerintah daerah. *Nah*, ini yang mungkin perlu ada tahapan kembali. Mohon maaf, karena memang kami ada konsennya masing-masing. *Nah* yang kedua, kami dari BPN ada beberapa daerah yang memang konsen, lebih banyak sekali yang dikejar. Akan banyak konflik yang terjadi di dalam *project* pasti ada konfliknya tidak hanya *project* tanah dan kami juga mempunyai tugas bagaimana ke depannya *project-project* ini bisa berjalan dengan baik karena memang kita terbatas oleh waktu. Mungkin itu dari kami.

3. Bapak Ir. Okky Danuza, M.Sc., MAPPI (Cert).-Ketua Masyarakat Profesi Penilai Indonesia (MAPPI)

Oke, terima kasih, *appraisal* ini bukan jadi kesalahan, maka ada salah satu hal tadi yang sangat menarik itu dari Sulawesi Utara bahwa ketika ditetapkan lebih tinggi dari *appraisal*, *appraisal mau tidak mau* harus mengikuti itulah prosedurnya yang harus dilakukan. Memang menjadi problem, mohon maaf masyarakat kita ketika berbicara pengadilan belum apa-apa sudah takut duluan. *Nah*, ini yang mungkin perlu disosialisasikan. Kenapa ini prosedurnya? Sebenarnya sederhana saja, apapun yang diputuskan pengadilan baik dari *appraisal* dan juga pihak yang mempunyai tanah ini menjadi dasar sebetulnya. Kenapa? Karena *ngikutin* nilainya. Tetapi kalau pengadilan yang memutuskan, malah aman. Karena pertanggungjawaban jelas dan sebagainya.

Yang kedua adalah tadi saya memang ingin menyampaikan bahwa setuju saya soal sosialisasi itu penting sekali, termasuk sosialisasi bagaimana penilaian itu dilakukan dan bagaimana hasil penilaian itu bisa dipertanggungjawabkan. Jadi, kalau tadi kenapa saya *begini* sedangkan yang lain berbeda, *nah* itu *appraisal* punya tanggung jawab di situ dan bisa dihadirkan. Yang terakhir kaitannya dengan Komnas HAM, saya setuju dengan Ibu tadi yang dari Jawa Barat bahwa bukan di ujung sebuah masalah tapi dari depan. Kemarin waktu saya diundang FGD memang mestinya dari perencanaan Komnas HAM itu bisa ikut. Kenapa? untuk mendeteksi apakah ada problem HAM yang potensial. Terima kasih.

4. Bapak Ir. Sri Sardono, M.T.-Kementerian PUPR

Masukan dari Bapak-Ibu sekalian, bahwasanya patut kami sampaikan terima kasih. Tentunya Bapak yang dari Riau, bapak menyampaikan bahwa hendaknya *appraisal* itu hadir pada saat musyawarah. Bahwa warga itu terkadang bisa merasa puas kalau *appraisal* bisa menyampaikan harganya sekian. Saya sependapat. Nanti akan kami minta di lapangan hendaknya pada saat musyawarah hendaknya mengundang pihak *appraisal*. Karena sebenarnya banyak juga masyarakat yang menanyakan ke kami, kapan *appraisal* itu datang, ya mungkin dari pihak *appraisal* bahwa *appraisal* tidak mungkin tidak mendatangi pemilik tanah, itu teknik *appraisal*.

Kemudian, saya beranggapan begini, apa yang disampaikan tadi bahwa sepertinya *ko nggak* ada musyawarah dalam setiap kali kegiatan. Saya berpendapat mungkin ini beda dengan Peraturan Perpres yang lalu Nomor

36 dan Nomor 65, di mana pada saat itu hasil penilaian ada *rank*-nya. Maksudnya begini, tanah *dibikin* jalan antara 100-150 ribu sehingga pada musyawarah pertama nanti 110 kemudian naik untuk musyawarah kedua sampai pada musyawarah tertinggi diposisi tertinggi. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 ini, *appraisal* itu nilainya nilai tunggal. Jadi, nilainya sudah tertinggi itu yang menurut kami harus kita sampaikan kepada masyarakat *ya itulah* nilai yang sudah tertinggi. Kemudian sebagai informasi saja, bahwa kami saat ini, sedang melaksanakan proses pengajuan lokasi proyek di Jogja-Solo dan untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan terjadinya sosialisasi kami sudah lakukan sosialisasi di tingkat aparat. Kami melakukan sosialisasi kepada Camat bahwa ruas tol yang ada di wilayah ini, biar tahu persis yang terkena itu mana sehingga kami berharap para aparat tadi bisa menyampaikan sebagaimana adanya sehingga pada saat sosialisasi dengan masyarakat bisa terkonfirmasi dengan baik. Baik terima kasih Pak Moderator.

5. Bapak Alen Saputra, S.H., M.Kn.- Sesditjen Pengadaan Tanah Kementerian ATR/BPN

Saya melihat tahap pertama adalah dari tahap perencanaan. Sebenarnya awal petaka itu baik dan tidaknya diperencanaan. Kalau perencanaannya baik maka hasilnya baik tetapi kalau perencanaannya kurang baik maka hasilnya kurang baik, karena di dalam perencanaan harus sudah dipersyaratkan sudah tahu dulu pemilik tanahnya, permasalahannya apa, cara solusinya kira-kira apa sudah harus tahu. Di sini sebenarnya kalau tadi dikatakan Komnas HAM, *appraisal* turun atau tidak sebetulnya kalau memang turut serta dari awal *ya* kuncinya di sana. Kalau kuncinya diperencanaan baik maka selesai semua.

Kunci kedua adalah sosialisasi dan konsultasi publik. Sebetulnya kalau untuk sosialisasi, kami pastikan pasti berjalan. Tidak mungkin bisa BPN turun ke lapangan kalau tanpa adanya sosialisasi. Tetapi kalau konsultasi publik, ini kami tidak bisa memastikan karena konsultasi publik itu di luar kemampuan BPN kecuali kalau Pemdanya menyempatkan diri. Kendalanya, kalau konsultasi publik karena daerahnya masih awam-awam berbeda dengan BPN, karena BPN pasti meminta masyarakatnya langsung turun ke lapangan. Tetapi pada saat konsultasi publik, itu mereka tidak langsung memastikan tanahnya satu per satu. Tapi itu kendala kadang kala pada saat konsultasi publik kebanyakan masyarakat yang tidak hadir atau mewakilkan. Padahal di dalam aturan, masyarakat hanya bisa mewakilkan tiga keturunan. Keturunan ke atas, ke samping, ke

kiri, ke kanan atau ke bawah. Tidak boleh diwakilkan kepada pihak lain baik konsultasi publik, sosialisasi, kalau penerimaan uang boleh mewakilkan hanya satu bidang untuk satu orang. Selain itu diwakilkan kepada keturunannya ke bawah dan ke atas.

Dan yang ketiga, pada tahap pelaksanaan. Memang kalau tahap pelaksanaan tidak dimungkinkan lagi adanya musyawarah sebagaimana yang tadi disampaikan bahwa itu merupakan harga tertinggi kalau dulu masih ada harga pasar jadi masih bisa tawar menawar. Tapi kalau melalui Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 itu sudah tertinggi dari harga nilai bukan lagi negosiasi nilai. Jadi, kita tidak mungkin lagi musyawarah kalau masyarakat meminta persoalan harga. Mengenai bentuknya, kalau masyarakat mengajukan seperti di Jogja, misalnya masyarakat minta untuk dipindahkan, itu kita relokasi. Masyarakat minta rumah kita sediakan rumah. Tetapi itu harus masyarakat yang minta, karena tidak mungkin kita menyediakan kalau masyarakatnya mau meminta yang lain. Kalau masyarakatnya meminta uang, ya tidak mudah kita menyiapkan untuk relokasi. Jadi, semua waktu-waktu itu sudah ditentukan sebagaimana tadi dikatakan bahwa musyawarah pada saat Pengadilan Negeri melaksanakan sidang konsinyasi itu pasti ada musyawarah dulu, dan ke mana kita konsinyasi, Pengadilan Negeri memutuskan kalau ini naik sedangkan ini tidak, itulah dasar hukumnya untuk memutuskan adanya tindak pidana korupsi. Kalau tidak ada dasar pembayaran dari Pengadilan berarti itu ada penyimpangan. Satu-satunya jalan untuk menyelamatkan semua pihak, hubungi ke BPN saja tetapi termasuk *situ* menerima uang dan bertanggungjawab sama-sama ke BPN. *Nah*, untuk menghindari itulah kenapa konsinyasi harus dimusyawarahkan. Terima kasih.

III.3.6. Kesimpulan Konsultasi Nasional

Sdr. Eko Cahyono-Fasilitator

Saya punya beberapa catatan mudah-mudahan tidak mereduksi dan tidak menyederhanakan kekayaan konsultasi nasional ini.

Pertama, catatan saya adalah perlu ada pemahaman yang setara tentang aturan dan regulasi antara masyarakat dan pemerintah dan multi pihak itu tentang regulasi yang menjadi payung hukumnya. Karena dibanyak tempat, ketimpangan asimetri itu bisa digunakan untuk berselancar apa saja termasuk korupsi. Sehingga langkah-langkah transparansi itu menjadi penting. Jadi induknya, salah satunya adalah itu.

Yang kedua, perlu adanya terobosan-terobosan non legal tapi dengan mendahulukan aspek kemanusiaan dan keadilan. Kebetulan kami di Litbang Komisi Pemberantasan Korupsi, ada satu kalimat penting Ibu-Bapak tapi ada korelasinya dengan diskusi kita, temuan kami itu ada yang namanya *legal non-legitimate*. Jadi kalau, hanya ditanyakan legalitasnya, itu mudah ditemui tapi kalau harus ada legitimasi, itu belum tentu. Masyarakat dilibatkan penuh atau tidak. Apakah masyarakat dihadirkan meskipun sudah ada aturan tadi. Makanya hanya legal itu tidak cukup maka harus ada legitimasi. Jangan sampai legalnya sudah bagus tetapi yang dihadapi ini *kan* orang, jadi bisa saja Bapak-bapak ini karena sudah faham, maka implementasinya akan utuh. Tapi bagi yang lain, yang pegangan rujukannya kaku maka legalnya kaku saja. Makannya tadi perlu ada aspek kemanusiaan dan keadilan.

Yang ketiga, tadi info dari PUPR dan Bappenas akan menunjukkan ada percepatan dan perluasan dari agenda nasional terkait dengan infrastruktur khususnya jalan tol. Makanya, menurut saya menarik kalau Komnas HAM dalam hal ini mediasi untuk konsultasi bersama seperti ini. Jadi menurut saya, pembangunan akan mengkhawatirkan kalau tidak punya dimensi dan prinsip-prinsip HAM. Minimal ini diingatkan terus.

Yang terakhir adalah soal tantangan, antisipasi dari titik hulunya. Antisipasinya bukan di hilir tapi di hulu. Ini mungkin penting tentang studi-studi bagaimana perencanaan pembangunan ini. Misalkan ada kawan-kawan di Bogor ada kajian tentang *trend* global koridor ekonomi yang itu titik fokusnya ada diinfrastruktur dan bagaimana konektivitas dan integrasi bahwa nanti akan ada percepatan infrastruktur dan lain-lain. Dulu di jamannya Pak SBY ada yang namanya Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia

(MP3EI). Saya rasa ada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) yang kemarin Menko akan meletakkan lima super prioritas dan di dalam dokumen KSPN ini ada amenitas, ada atraksi yang kaitannya dengan infrastruktur. Tadi terkonfirmasi juga bahwa infrastruktur yang dibangun ini ada kaitannya dengan pemahaman pariwisata. Dengan memberikan penjelasan di hulu tadi, teman-teman Komnas HAM akan melihat apa potensi-potensi yang di hilirnya akan menciptakan konflik dan pelanggaran.

Itu poin-poin dari saya tapi ada titipan dari teman-teman Komnas HAM, Ibu-Bapak terima kasih atas kehadirannya dan seluruh hasil *proceeding* dan konsultasi publik ini akan dikirim via *e-mail* dan menjadi laporan resmi dari Komnas HAM jika ada pertanyaan langsung silahkan berkonsultasi langsung dengan Komnas HAM. Harapan dari Komnas HAM adalah bagaimana agar terus melanjutkan kerja sama multi pihak ini terus terjalin sehingga sumbatan-sumbatan bisa dijembatani oleh Komnas HAM. Tentu saja tidak semua bisa diselesaikan tetapi minimal Komnas HAM sudah membuka diri dengan harapan pembangunan infrastruktur dan pembangunan tol tetap punya prinsip-prinsip HAM.

BAB IV : TEMUAN DAN ANALISIS

IV. 1. Temuan

Berdasarkan pengaduan masyarakat terkait dengan dugaan pelanggaran HAM dalam infrastruktur jalan tol, Komnas HAM RI menindaklanjutinya dengan melakukan beberapa upaya diantaranya: (i) tinjauan lapangan, antara lain Kota Samarinda Provinsi Kalimantan Timur, Kabupaten Tulang Bawang Provinsi Lampung, Kabupaten Bekasi Provinsi Jawa Barat, Kota Tangerang dan Kota Tangerang Selatan Provinsi Banten, (ii) *Focus Group Discussion* (FGD), dan (iii) Konsultasi Nasional.

Dari sisi alur dan proses mempertajam aduan masyarakat tersebut, peninjauan lokasi adalah upaya untuk melengkapi data dan fakta sekaligus melakukan verifikasi langsung kepada para pihak terkait. Secara paralel, dilakukan FGD dengan ahli, praktisi, dan lembaga terkait untuk memperoleh pandangan dan analisis atas aduan masyarakat tersebut, berdasarkan regulasi dan norma-norma hukum yang berlaku. Selanjutnya adalah Konsultasi Nasional, sebagai forum untuk mempertemukan para pihak sekaligus mengkonfirmasi dan mengkomunikasikan data dan fakta yang ada, supaya bisa dirumuskan dalam kesimpulan dan rekomendasi.

Komnas HAM telah mengidentifikasi beberapa temuan yang menjadi akar permasalahan berkaitan dengan pembangunan infrastruktur jalan tol, yaitu sebagai berikut:

1. Berdasarkan ketentuan Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang No. 2 Tahun 2012 diatur bahwa subyek pemberian ganti-rugi dalam pengadaan tanah adalah pihak yang menguasai atau memiliki hak atas tanah;
2. Kurangnya sosialisasi dari setiap proses tahapan pengadaan tanah, khususnya terkait dengan tahapan perencanaan yang sangat krusial dan fundamental dalam aspek pengadaan tanah, baik terkait dengan subyek, obyek, dan penganggarannya;
3. Kurangnya sosialisasi atas hak-hak masyarakat yang terdampak oleh pembangunan jalan tol sesuai mekanisme yang ada, misalnya terkait dengan penyampaian keberatan ke Pengadilan Negeri dan masukan masyarakat atas Kajian terkait dengan Penetapan Lokasi, dll, sebagaimana diatur dalam Pasal 20, Pasal 21, Pasal 22, dan Pasal 23 Undang-Undang No. 2 Tahun 2012;
4. Tidak dilibatkannya tim *appraisal* dalam setiap aspek pengadaan tanah, terutama pada saat konsultasi publik;

5. Minimnya ruang partisipasi warga atau komunitas warga dalam pada proses pengambilan keputusan terkait pembangunan infrastruktur. Pemerintah cenderung mendahulukan kepentingan pelaksanaan proyek infrastruktur. Peran warga dan komunitas warga sangat minim dalam seluruh tahapan pembangunan infrastruktur, mulai tahap perencanaan, penganggaran, pelaksanaan, pengawasan dan penilaian. Pemerintah dan korporasi swasta masih berpandangan bahwa warga dan komunitas warga adalah “obyek” pembangunan infrastruktur sehingga diposisikan hanya sebagai penerima manfaat. Sehingga wajar jika sering terjadi konflik antara warga dengan korporasi swasta di lokasi pembangunan infrastruktur atau lokasi kegiatan bisnis;
6. Mekanisme ganti-rugi pengambilan tanah ulayat untuk kepentingan umum tidak dapat dilaksanakan dengan memberikan ganti-rugi, tapi dipindahkan/diberikan tanah yang baru. Hal ini akan menimbulkan persoalan karena tanah ulayat adalah tanah pusaka yang menyimpan sejarah dan nilai budaya yang tidak bisa begitu saja digantikan dengan tanah yang lain;
7. Adanya norma-norma yang dipegang oleh pemerintah dan juga lembaga peradilan, bahwa pembangunan tidak boleh menurunkan kualitas hidup manusia, namun harus sebaliknya, yaitu menjamin kehidupan dan kesejahteraan yang baik;
8. Penilaian ganti-rugi dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 mengatur tentang kerugian lain yang dapat dinilai. Ketentuan ini tidak terdapat di negara lain, sehingga memberikan kesempatan bagi masyarakat terdampak dan pemerintah untuk mengatur lebih lanjut untuk menjamin hak-hak asasi manusia;
9. Konsinyasi di pengadilan membuka celah hukum bagi masyarakat yang merasa bahwa hak-haknya tidak dipenuhi oleh negara. Beberapa pengalaman menunjukkan, di Sulawesi Utara, nilai ganti-rugi yang ditetapkan Majelis Hakim itu lebih tinggi daripada hasil *appraisal*. Namun yang perlu dilakukan adalah pendidikan hukum dan informasi yang lengkap termasuk teknis bagi masyarakat dalam menempuh gugatan di pengadilan;
10. Berdasarkan ketentuan Pasal 36 Undang-Undang No. 2 Tahun 2012 *jo.* Surat Menteri ATR/BPN RI No. 738/29.1.600/III/2018 tanggal 7 Maret 2018 dijelaskan bahwa tanah sisa dalam pembangunan jalan tol bisa diberikan akses atau ganti-rugi; dan
11. Minimnya waktu yang tersedia bagi warga yang keberatan terhadap hasil ganti-rugi yang telah ditetapkan oleh tim *appraisal*, sehingga banyak warga yang melewati kesempatan untuk mengajukan keberatan karena telah melewati batas waktu yang ditentukan. Untuk itu perlu dilakukan perpanjangan

durasi sosialisasi, konsultasi publik, dan keberatan publik agar hak warga dapat terpenuhi dan tidak menimbulkan konflik dikemudian hari.

Selain temuan di atas, Komnas HAM RI pada 2018 telah mengeluarkan kajian terhadap Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 *a quo*, hasil kajian tersebut menyebutkan beberapa tipologi dan temuan lapangan diantaranya:¹

1. Persoalan ganti kerugian dan kriteria penilaian;
2. Studi kelayakan bagi masyarakat terdampak;
3. Perencanaan tidak disesuaikan dengan kemampuan anggaran;
4. Eksistensi makelar tanah;
5. *Legal opinion* dan jerat pidana bagi panitia pengadaan tanah;
6. Pengadaan tanah masih menggunakan cara *represif*;
7. Jangka waktu keberatan;
8. Formalitas musyawarah dengan masyarakat; dan
9. Persoalan konsinyasi.

Tipologi dan Temuan Lapangan



¹ Komisi Nasional Hak Asasi Manusia, Kajian Terhadap UU Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum, Jakarta, hal 39

IV. 2. Analisis

Hak asasi Manusia adalah *seperangkat hak yang melekat pada hakikat dan keberadaan manusia sebagai makhluk Tuhan Yang Maha Esa dan merupakan anugerah-Nya yang wajib dihormati, dijunjung tinggi dan dilindungi oleh negara, Hukum, Pemerintah, dan setiap orang demi kehormatan serta perlindungan harkat dan martabat manusia.*²

Berdasarkan pengaduan yang disampaikan berkaitan dengan pembangunan infrastruktur jalan tol, bahwa masyarakat terdampak menilai adanya dugaan pelanggaran hak asasi manusia khususnya hak atas kesejahteraan, hak atas informasi, dan hak atas keadilan, serta hak atas rasa aman berkaitan dengan pembangunan tersebut khususnya berkaitan dengan nilai ganti-rugi, informasi atas pembangunan tersebut, dan dugaan adanya intimidasi kepada warga terdampak dengan melibatkan aparat kepolisian dan TNI dalam pembebasan lahan untuk kepentingan umum tersebut.

Warga terdampak menilai bahwa pembangunan infrastruktur secara sepihak memaksa warga untuk turut serta dalam pembangunan yang telah direncanakan oleh pemerintah. Hak milik dimuat dalam Pasal 570 BW yang menyatakan hak milik adalah hak untuk menikmati kegunaan suatu kebendaan dengan leluasa, dan untuk berbuat bebas terhadap kebendaan itu dengan kedaulatan sepenuhnya, asal tidak bersalahan dengan undang – undang atau peraturan umum yang ditetapkan oleh suatu kekuasaan yang berhak menetapkannya, dan tidak mengganggu hak – hak orang lain; kesemuanya itu dengan tidak mengurangi kemungkinan akan pencabutan hak itu demi kepentingan umum berdasar atas ketentuan undang –undang dan dengan pembayaran ganti-rugi.

Hak milik juga diatur dalam Pasal 28H (4) Undang-Undang Dasar NRI 1945 bahwa “*Setiap orang berhak mempunyai hak milik pribadi dan hak milik tersebut tidak boleh diambil alih secara sewenang-wenang oleh siapapun*”, dan Pasal 36 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia, yang menyebutkan bahwa, (1) Setiap orang berhak mempunyai milik, baik sendiri maupun bersama-sama dengan orang lain demi pengembangan dirinya, keluarga, bangsa, dan masyarakat dengan cara yang tidak melanggar hukum. (2) Tidak seorangpun boleh dirampas miliknya dengan sewenang-wenang dan secara melawan hukum.

² Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia

Pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN) seharusnya menjadi instrumen bagi pemajuan dan pemenuhan HAM di Indonesia, sebagaimana telah menjadi kewajiban konstitusional negara sebagaimana diatur di dalam Pasal 8 *jo.* Pasal 71 *jo.* Pasal 72 Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia, dan Pasal 28 I Ayat 5 UUD 1945 yang menegaskan bahwa untuk menegakkan dan melindungi hak asasi manusia sesuai dengan prinsip negara hukum yang demokratis, maka pelaksanaan hak asasi manusia dijamin, diatur, dan dituangkan dalam peraturan perUndang-Undangan.

Hak atas pembangunan merupakan hak fundamental bagi setiap warga negara yang tidak dapat dicabut (*an inalienable right*) yang dijamin dalam UUD 1945, Piagam PBB, DUHAM, ICCPR, dan ICESCR. Dalam pembukaan Deklarasi PBB Tahun 1986 tentang Hak atas Pembangunan, pembangunan dimaknai sebagai suatu proses ekonomi, sosial, budaya, dan politik yang komprehensif, bertujuan pada peningkatan kesejahteraan secara berkelanjutan bagi semua individu maupun seluruh masyarakat atas dasar partisipasi aktif, bebas dan bermakna dalam pembangunan termasuk memperoleh pemerataan manfaat atau hasil dari proses tersebut. Deklarasi Hak atas Pembangunan juga menyatakan bahwa pembangunan adalah HAM dan tidak dapat dicabut karena melekat pada setiap pribadi manusia (Komnas HAM: 2014).

Menurut Pasal 11 menerangkan bahwa *“Negara pihak pada Kovenan ini mengakui hak setiap orang atas standar kehidupan yang layak baginya dan keluarganya, termasuk pangan, sandang dan perumahan, dan atas perbaikan kondisi hidup terus menerus. Negara pihak akan mengambil langkah-langkah yang memadai untuk menjamin perwujudan hak ini dengan mengakui arti penting kerjasama internasional yang berdasarkan kesepakatan sukarela.”*

Prinsip-prinsip HAM dalam pembangunan harus ditegakkan oleh pemerintah dalam pelaksanaan pembangunan infrastruktur. Selain karena merupakan prinsip universal dan telah menjadi kesepakatan di antara anggota Perserikatan Bangsa-Bangsa, pemenuhan HAM juga telah kita teguhkan dalam konstitusi yaitu dalam Pasal 28 I Ayat 5 UUD 1945 yang menegaskan: *“untuk menegakkan dan melindungi hak asasi manusia sesuai dengan prinsip negara hukum yang demokratis, maka pelaksanaan hak asasi manusia dijamin, diatur, dan dituangkan dalam peraturan perUndang-Undangan”*. Oleh sebab itu, pemerintah harus memuat secara eksplisit prinsip-prinsip pemenuhan HAM dalam seluruh regulasi pembangunan, tak terkecuali di dalam pelaksanaan Proyek Strategis Nasional (PSN). Hal inilah suatu kewajiban mendasar yang harus dijalankan oleh pemerintah.

Pemerintah saat melaksanakan pembangunan harus memiliki strategi dengan mengedepankan hak asasi manusia bagi pemilik lahan. Kewajiban Negara dapat dibedakan ke dalam 3 (tiga) bentuk, yaitu:

- 1) Menghormati (*to respect*), yaitu kewajiban untuk tidak ikut campur untuk mengatur warga Negaranya saat melaksanakan haknya;
- 2) Melindungi (*to protect*), yaitu kewajiban untuk bertindak aktif memberi jaminan perlindungan terhadap hak warga negaranya, dan kewajiban mencegah pelanggaran HAM oleh pihak ketiga; dan
- 3) Memenuhi (*to fulfill*), yaitu kewajiban untuk bertindak aktif dalam memenuhi hak-hak warga negaranya.

Pada 1993, Deklarasi Copenhagen menegaskan hubungan antara HAM dan pembangunan. Deklarasi Copenhagen menempatkan manusia sebagai pusat perhatian, komitmen untuk memerangi kemiskinan, meningkatkan pekerjaan secara penuh dan produktif, perkembangan integrasi sosial yang stabil, aman dan keadilan sosial, serta komitmen untuk memerangi kemiskinan. Pendekatan pembangunan berbasis HAM merupakan kerangka kerja konseptual yang mencoba mengintegrasikan norma, standar, dan prinsip HAM ke dalam proses pembangunan dengan tujuan akhir dan sasarannya adalah ternikmatinya HAM.

Konsep pembangunan berbasis HAM bertujuan untuk memerangi kemiskinan, mengintegrasikan kaum perempuan dalam pembangunan, menguatkan masyarakat dalam pemerintahan untuk nasib dan kehendaknya sendiri serta melindungi hak-hak masyarakat adat. Konsep ini mengenali kemiskinan sebagai akibat dari ketidakadilan, peminggiran, diskriminasi dan eksploitasi. Kemiskinan dikategorikan sebagai bentuk pelanggaran HAM, bukan semata-mata disebabkan kesalahan individu. Kemiskinan bukan sekadar ketidakmampuan individu, tapi terkait struktur kekuasaan dan ketidakseimbangan dalam konteks lokal, nasional dan global.

Kerangka kerja Pembangunan berbasis Hak Asasi Manusia adalah:

- 1) Negara harus mengakui dan memiliki komitmen serius untuk memberdayakan pembangunan yang berlandaskan HAM;
- 2) Pemenuhan HAM sangat mungkin terkait dengan ketersediaan sumber daya secara bertahap, sehingga harus ada langkah awal yang disusun dan dilaksanakan dengan batasan waktu; dan
- 3) Rencana kerja harus memiliki tolok ukur melalui indikator yang sesuai dan ditentukan dalam proses yang partisipatif dan akuntabilitas.

Fukuda-Parr (2007) merangkum elemen-elemen kunci dalam kerangka Pembangunan Berbasis HAM, yaitu (1) perhatian utama pada kebebasan dan martabat manusia, (2) realisasi HAM, dimana semua individu merupakan tujuan utama dari pembangunan, (3) prinsip-prinsip HAM harus menjadi bagian dari proses pembangunan, (4) norma dan standar HAM harus diterapkan dalam proses pembangunan dan pemerintah bertanggung jawab atas kewajiban yang muncul dari komitmen mereka terhadap hukum internasional yang telah ditandatangani.³

Prinsip-prinsip pembangunan berbasis HAM terdiri sebagai berikut:⁴

1. *Rule of law*

Pembangunan berbasis HAM mensyaratkan adanya sistem peradilan yang independen dan dapat diakses oleh semua. Dengan demikian, strategi pembangunan berbasis hak perlu mempertimbangkan kondisi system peradilan, Kejaksaan, kepolisian dan lembaga lainnya dalam penegakan HAM.

2. Universalisme dan tidak dapat dicabut

Prinsip universalitas HAM berarti bahwa setiap wanita, pria dan anak berhak untuk menikmati hak-haknya karena derajat kemanusiaannya. Di samping itu, HAM tidak dapat dicabut dalam arti bahwa hak-hak ini tidak dapat diambil dari seseorang atau diserahkan secara sukarela.

3. Keutuhan dan kesalingtergantungan (*indivisibility and inter-dependence*)

Ruang lingkup pembangunan berbasis hak bersifat menyeluruh karena definisi, konsep, dan indikator kesejahteraan beragam. Hak sipil dan politik diperlakukan sama pentingnya dengan hak ekonomi, sosial dan budaya. Namun prinsip ini tidak berarti bahwa semua hak harus dipenuhi sekaligus.

4. Non-diskriminasi dan kesetaraan (*non-discrimination and equality*)

Dalam konteks pembangunan berbasis HAM, prinsip non-diskriminasi dan kesetaraan menjadi kriteria dasar dalam mendisain program, kebijakan, dan bahkan menjadi tolok ukur dalam menilai keberhasilan sebuah program dan kebijakan pembangunan. Prinsip non-diskriminasi dalam pembangunan berbasis HAM juga memberikan perhatian secara khusus terhadap kelompok-kelompok yang sering dirugikan dan terpinggirkan dalam pembangunan, seperti orang miskin, perempuan dan anak-anak.

5. Partisipasi

Partisipasi adalah sebuah prinsip operasi kunci dari kerangka kerja HAM. Prinsip partisipasi merupakan fondasi dari beberapa HAM yang paling utama. Karena itu, diperlukan sistem pemerintahan yang demokratis dan masyarakat sipil yang kuat untuk menjamin hak berpartisipasi masyarakat dalam pembangunan. Prinsip partisipasi dalam pembangunan bermakna bahwa

³ Pihri, dkk, *Kajian MP3EI dalam Perspektif HAM*, 2014, (Jakarta: Komnas HAM), hal. 21.

⁴ *ibid*

setiap orang berhak berpartisipasi dalam, berkontribusi terhadap, dan menikmati pembangunan dalam semua aspek: sipil, ekonomi, sosial, budaya dan politik.

Partisipasi juga bermakna pemberdayaan karena menyiratkan rakyat berhak untuk menentukan bagiannya di dalam pembangunan. Partisipasi dapat mengubah arah pembangunan dari semata-mata bersifat *top-down* menjadi *bottom-up*. Partisipasi rakyat memerlukan desentralisasi pemrograman pembangunan dari tingkat pusat ke tingkat lokal.

6. Pemberdayaan (*empowerment*)

Definisi pemberdayaan dalam konteks pembangunan berbasis hak ditarik dari relasi kekuasaan yang terlibat dalam menegaskan tuntutan dan penyadaran atas hak, memengaruhi pembuatan keputusan kelembagaan termasuk akuntabilitasnya, dan kepemilikan suara dalam keputusan pembangunan yang memengaruhi kehidupan seseorang.

Dalam konteks pembangunan ekonomi, pemberdayaan merupakan sebuah peningkatan sumber daya dan kapasitas masyarakat miskin untuk berpartisipasi, bernegosiasi, memengaruhi, mengontrol dan pada akhirnya menuntut akuntabilitas dari lembaga yang memengaruhi kehidupan mereka. Pemberdayaan merupakan bagian penting yang tak terpisahkan dalam proses dan *output* pembangunan.

7. Akuntabilitas dan Transparansi

Akuntabilitas merupakan kunci dalam perlindungan dan pemajuan HAM karena mekanisme akuntabilitas menawarkan sebuah cara yang efektif dalam penegakan hak. Prinsip akuntabilitas merupakan konsekuensi dari HAM yang bersifat *entitlement*. Maka para pemangku kewajiban harus melakukan perbaikan kelembagaan dalam perlindungan HAM dan mewujudkan akuntabilitas.

Prinsip ini menggeser prinsip pembangunan yang semula sebagai *charity* menjadi kewajiban. Masyarakat tidak lagi dianggap sebagai pihak yang pasif sehingga program dan kebijakan pembangunan cenderung tidak bersifat *charity*.

Akuntabilitas juga mensyaratkan pemerintah sebagai pemangku hukum dan kewajiban untuk (i) bertanggung jawab atas dampak yang ditimbulkan terhadap masyarakat, (ii) bekerja sama dengan menyediakan informasi, melakukan proses yang transparan dan mendengarkan suara masyarakat, dan (iii) merespon secara tepat terhadap keinginan masyarakat. Melalui pendekatan ini, rakyat diberdayakan hingga ia bisa menuntut akuntabilitas dan ganti-rugi jika diperlukan.

Bahwa pembangunan PSN bagi sebagian warga terdampak adanya penghilangan hak atas kesejahteraan bagi warga terdampak dengan adanya pemaksaan dalam keikutsertaan pembangunan sebagaimana ketentuan Pasal 2 huruf g Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum. Hak atas kesejahteraan khususnya berkaitan dengan hak atas kepemilikan dan pencabutan diatur dalam Pasal 36 *jo.* Pasal 37 Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia.

Pencabutan atas kepemilikan harus berdasarkan dengan asas keadilan dan nilai yang layak bagi warga terdampak serta tidak menjadikan penurunan keadaan ekonomi bagi warga terdampak. Selain itu, dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 *a quo* menyatakan bahwa pengadaan tanah untuk kepentingan umum harus dilaksanakan berdasarkan asas kemanusiaan, keadilan, kepastian, keterbukaan, kesepakatan, dan kesejahteraan. Pengaduan yang diterima Komnas HAM RI berkaitan dengan pembangunan infrastruktur khususnya jalan tol banyak mengenyampingkan asas keadilan, kepastian, keterbukaan informasi, dan kesejahteraan.

Komnas HAM menilai bahwa pembangunan yang dilakukan harus mengedepankan prinsip kemanusiaan, keadilan, dan kepastian. Selain itu, pencabutan hak milik warga untuk kepentingan umum harus menitikberatkan pada asas kesejahteraan yaitu bahwa pengadaan tanah untuk pembangunan harus memberikan nilai tambah bagi kelangsungan kehidupan pihak yang berhak dan masyarakat secara luas.

Dari acuan peraturan perundangan yang berlaku dan deklarasi PBB di atas, dapat ditarik satu benang merah yang kuat bahwa pembangunan infrastruktur merupakan salah satu jalan bagi pemerintah dalam pemenuhan hak-hak ekonomi sosial dan budaya warga negara. Oleh sebab itu, perencanaan dan pelaksanaan proyek infrastruktur harus sejalan dengan prinsip-prinsip HAM. Jika suatu proyek infrastruktur dijalankan dengan cara yang melanggar HAM, maka pemerintah gagal dalam memenuhi HAM. Proyek infrastruktur harus memuat secara seimbang, antara “tujuan dan pelaksanaan”, harus sama-sama memuat pemenuhan HAM. Dengan demikian, infrastruktur dapat melindungi dan memenuhi hak-hak warga secara luas, termasuk kelompok difabel dan rentan, serta mendukung warga masyarakat mengembangkan kapasitas sosial-politiknya dan ekonomi-sosial-budayanya. Oleh sebab itu, pemerintah harus memuat secara eksplisit prinsip-prinsip pemenuhan HAM dalam seluruh regulasi pembangunan, tak terkecuali di dalam pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Hal inilah suatu kewajiban mendasar yang harus dijalankan oleh pemerintah.

Prinsip-prinsip HAM dalam pembangunan harus ditegakkan oleh pemerintah dalam pelaksanaan pembangunan infrastruktur. Selain karena merupakan dari prinsip universal dan telah menjadi kesepahaman di antara anggota Perserikatan Bangsa-Bangsa, pemenuhan HAM juga telah kita teguhkan dalam konstitusi. Pasal 28 I Ayat 5 UUD 1945 yang menegaskan: “untuk menegakkan dan melindungi hak asasi manusia sesuai dengan prinsip negara hukum yang demokratis, maka pelaksanaan hak asasi manusia dijamin, diatur, dan dituangkan dalam peraturan perUndang-Undangan”. Oleh sebab itu, pemerintah harus memuat secara eksplisit prinsip-prinsip pemenuhan HAM dalam seluruh regulasi pembangunan, tak terkecuali di dalam pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Hal inilah suatu kewajiban mendasar yang harus dijalankan oleh pemerintah.

Proyek infrastruktur tentunya sangat membutuhkan lahan atau tanah, terkadang dalam skala yang sangat luas atau ‘mengambil’ tanah yang sudah dimiliki oleh warga. Jika lahan yang hendak digunakan untuk pelaksanaan pembangunan infrastruktur kepemilikannya berada diperorangan, biasanya berpotensi munculnya sengketa atau bahkan konflik antara pemerintah dengan warga. Agar proses pengadaan tanah dapat dilakukan dengan mudah, maka terbitlah Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum. UU 2/2012 dilengkapi dengan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 71 Tahun 2012 ketika UU Pengadaan Tanah bagi Pembangunan. Undang-Undang ini memuat asas-asas dalam pelaksanaannya: asas kemanusiaan, asas keadilan, asas kemanfaatan, asas kepastian, asas keterbukaan, asas kesepakatan, asas keikutsertaan, asas kesejahteraan, asas keberlanjutan dan asas keselarasan.

Dalam Undang-Undang ini tidak memberikan pengaturan terkait dengan pemenuhan HAM secara memadai. Hanya pada bagian penjelasan Pasal 2 huruf a dijelaskan bahwa yang dimaksud dengan “asas kemanusiaan” dalam pengadaan tanah harus memberikan perlindungan dan penghormatan terhadap hak asasi manusia, harkat dan martabat setiap warga negara dan penduduk Indonesia secara proporsional. Bahkan, Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 71 Tahun 2012 yang merupakan aturan pelaksanaan dari UU 2/2002 tidak menjabarkan panduan pelaksanaan “perlindungan dan penghormatan terhadap hak asasi manusia”. Hal ini dapat ditarik kesimpulan bahwa regulasi pengadaan tanah bagi pembangunan kurang sensitif terhadap HAM.

Dalam Perpres 30/2015 secara eksplisit memberikan ruang kepada Badan Usaha untuk mendapatkan tanah meskipun harus mendapatkan kuasa terlebih dulu dari lembaga negara, kementerian/lembaga, pemerintah provinsi-kabupaten-kota, BHMN dan BUMN. Namun, hal ini berpotensi terjadinya penyalah-gunaan penguasaan tanah oleh Badan Usaha. Baik yang dikarenakan lemahnya kontrol pemerintah maupun oleh potensi adanya kolusi antara Badan Usaha dengan pejabat pemerintah. Meskipun dalam pengadaan tanah bagi pembangunan mensyaratkan adanya konsultasi publik secara dialogis atau musyawarah antarpihak, namun potensi penyalah-gunaan oleh Badan Hukum sangat besar.

Perpres 3/2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional juga tidak memberikan pengaturan yang memadai terhadap perlindungan dan penghormatan HAM. Dalam pelaksanaan pembangunan/konstruksi Proyek Strategis Nasional, pelaksana dapat memulai melaksanakan proyek dengan syarat yang relatif sederhana yakni cukup dengan mengantongi izin: penetapan lokasi atau izin lokasi, izin lingkungan dan izin mendirikan bangunan. Terkait dengan pemenuhan hak-hak kelompok rentan (disabilitas, anak-anak, perempuan dan manula), regulasi PSN sama sekali tidak memberikan pengaturan. Padahal, salah satu hal penting dalam pemajuan dan pemenuhan HAM adalah adanya pemihakan terhadap kelompok rentan. Perhatian kepada kelompok rentan akan meningkatkan aksesibilitas terhadap infrastruktur. Hal ini memperlihatkan bahwa pelaksanaan proyek strategis nasional mengabaikan aspek-aspek non-administratif, misalnya aspek sosial-budaya dan hak-hak masyarakat. Jika pemerintah mempunyai komitmen yang tinggi terhadap perlindungan dan penghormatan HAM, maka syarat dimulainya pengerjaan proyek perlu ditambah dengan adanya “izin persetujuan warga” yang terdampak.

Di samping itu, Perpres 3/2016 juga memberikan diskresi yang sangat besar kepada Menteri/kepala lembaga negara, gubernur, bupati/walikota dalam menyelesaikan hambatan dan permasalahan dalam pelaksanaan proyek strategis nasional. Diskresi dapat dilakukan dalam rangka melakukan penanganan dampak sosial yang ditimbulkan dalam pelaksanaan proyek strategis nasional. Meskipun ada pengaturan bahwa diskresi harus dijalankan sesuai dengan asas-asas pemerintahan yang baik, obyektif, tidak menimbulkan konflik kepentingan, dengan iktikad baik dan sejalan dengan peraturan perUndang-Undangan, namun diskresi yang besar akan rawan terjadinya penyalahgunaan kewenangan. Adanya diskresi ini juga berpotensi terjadinya pelanggaran terhadap hak-hak konstitusional warga atas tanah dan kondisi

sosial budaya yang dimilikinya. Diskresi yang sangat besar dapat memicu penyalahgunaan kewenangan dan konflik politik dan sosial.

Dalam Instruksi Presiden Nomor 1/2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional (PSN), terdapat instruksi pengambilan langkah-langkah strategis untuk merevisi atau mengubah regulasi agar investor datang, pemberian insentif di sektor tarif, pajak, dan mengubah regulasi perburuhan, perizinan serta penyediaan tanah. Hal ini diatur guna mengorganisasikan ulang seluruh kapasitas dan kekuasaan pemerintah melalui rencana desain pembangunan, regulasi, anggaran dan keuangan negara agar PSN berjalan. Meskipun kedudukan Inpres terbatas pada arahan kepada perangkatnya dalam menjalankan tugas pokok dan fungsi, hal ini memperlihatkan bahwa kebijakan PSN sangat “*top-down approach*” dan mengesampingkan “*bottom-up approach*”. Padahal, dalam iklim demokrasi, partisipasi perencanaan dan pelaksanaan pembangunan menjadi prasyarat yang harus dijalankan oleh pemerintahan demokratis.

Sementara itu, Ayat 2 Pasal 19 Perpres 58/2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 3/2016 tentang Percepatan Pelaksanaan PSN menegaskan bahwa jika lokasi PSN tidak sesuai dengan RTRW, Rencana Detail Tata Ruang Daerah atau Rencana Zonasi Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil dan secara teknis tidak dimungkinkan untuk dipindahkan dari lokasi yang direncanakan, dapat dilakukan penyesuaian tata ruang sesuai dengan ketentuan peraturan perUndang-Undangan di bidang penataan ruang. Hal ini memunculkan benturan regulasi di bidang rencana tata ruang dan wilayah.

Agar ke depan tidak terjadi permasalahan baru yang lebih pelik akibat PSN, maka pemerintah perlu segera melakukan review kebijakan PSN dengan cara membuka ruang partisipasi warga secara transparan dalam pembangunan infrastruktur. Warga harus diposisikan sebagai subyek sekaligus sebagai obyek dalam pelaksanaan PSN. Jika semua pihak, khususnya warga biasa, tidak memiliki kesempatan yang sama dengan korporasi raksasa dalam menyatakan pandangan-pandangannya terkait regulasi dan pelaksanaan PSN, maka petaka infrastruktur tinggal menunggu waktu saja. Jika proses perumusan kebijakan PSN dirumuskan secara terbuka, partisipatif dan inklusif maka regulasi infrastruktur akan dengan mudah mengakomodir prinsip-prinsip HAM.

BAB V : KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

V.1. Kesimpulan

Berdasarkan keseluruhan kegiatan yang telah dilakukan dan hasil temuan lapangan serta hasil analisis regulasi yang berkaitan dengan aspek pengadaan tanah bagi kepentingan umum yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012, terutama pada konflik-konflik yang terjadi akibat dari pembangunan infrastruktur khususnya jalan tol, diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Terkait regulasi Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Kepentingan Umum dalam aspek operasionalnya lebih menjamin proses pengadaan tanah secara lebih cepat dan cenderung memaksa guna mendukung pembangunan di Indonesia, sehingga berimplikasi pada terjadinya berbagai bentuk pelanggaran HAM, oleh karenanya diperlukan pembaruan atau revisi terhadap regulasi tersebut agar terjadi keseimbangan antara kepentingan pembangunan dan perlindungan terhadap hak asasi manusia;
2. Terkait penetapan ganti kerugian yang layak dan adil, dalam pelaksanaannya dinilai belum sesuai sehingga menyebabkan kesejahteraan masyarakat terdampak menjadi turun, baik dari segi taraf dan kelayakan hidup maupun keterjaminan masa depan. Merujuk pada Pasal 2 huruf a, b, d, f, dan h, Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 *a quo* jo. Pasal 1458 KUHPerdara (ketentuan umum tentang jual beli), jual beli itu dianggap telah terjadi antara kedua belah pihak, seketika setelahnya orang-orang ini mencapai kesepakatan tentang kebendaan tersebut dan harganya, meskipun kebendaan itu belum diserahkan, maupun harganya belum dibayar;
3. Penilaian ganti-rugi hanya melibatkan tim penilai ekonomi, belum melibatkan penilai ekonomi sosial, sehingga ganti kerugian hanya dinilai dari segi materiil saja, mengenyampingkan penilaian dari segi immateriil sebagaimana dijamin dalam Pasal 33 huruf f Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 *a quo*. Penilaian immateriil penting untuk dilakukan karena akan berdampak pada kehilangan sistem sosial, budaya, ekonomi, dan ekosistem, sehingga masyarakat terdampak tidak dapat menikmati hak asasinya secara utuh, terutama hak atas pekerjaan, hak untuk berkeluarga, hak atas pemukiman yang layak, hak atas pendidikan, dan lain sebagainya;
4. Kurang mengedepankan makna musyawarah dan membuka kesempatan seluas-luasnya kepada masyarakat, khususnya masyarakat terdampak, untuk berpartisipasi secara penuh mulai dari tahap perencanaan hingga tahap pasca pembangunan. Hal ini penting khususnya pada tahap penetapan ganti kerugian yang layak dan adil, karena tidak ada celah hukum yang cukup bagi masyarakat terdampak dalam pembahasan soal besaran nilai ganti kerugian. Selain itu hasil

penilaian *appraisal* KJPP sebagai dasar penetapan ganti-rugi, dan apabila masyarakat terdampak menolak, hanya dapat mengajukan gugatan ke Pengadilan dalam waktu 14 (empat belas) hari dan/atau menerima konsinyasi. Musyawarah ini merupakan ciri utama dan memiliki esensi yang sama dari proses mediasi, sehingga proses mediasi pada dasarnya dapat dilakukan untuk penyelesaian permasalahan sebelum ditetapkan nilai ganti-rugi oleh tim *appraisal*; dan

5. Pengajuan keberatan yang relatif singkat yaitu selama 14 (empat belas) hari, menyebabkan banyak masyarakat yang kemudian mengalami kerugian, karena ketidaksesuaian penetapan daftar nominatif atas tanah mereka. Begitu pula pada durasi waktu sosialisasi dan konsultasi publik yang cukup singkat, mengakibatkan masyarakat terdampak kurang memahami proses yang terjadi dan melewatkan tahap pengajuan keberatan ke Pengadilan Negeri setempat.



KESIMPULAN

Upaya Penyelesaian Dampak Pembangunan
Infrastruktur Khususnya Jalan Tol
Melalui Mediasi HAK Asasi Manusia



Perlu dilakukan revisi Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Kepentingan Umum, dengan mengedepankan prinsip keseimbangan antara kepentingan pembangunan dan perlindungan terhadap hak asasi manusia



Kurang mengedepankan asas kemanusiaan, keadilan, kepastian, keterbukaan, kesepakatan, dan kesejahteraan sebagaimana dijamin dalam Pasal 2 huruf a, b, d, f, dan h, Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 a quo



Dalam pelaksanaan pembangunan untuk kepentingan umum khususnya berkaitan dengan ganti rugi tidak melibatkan penilai ekonomi sosial sebagaimana ketentuan dalam Pasal 33 huruf f Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 a quo tidak terimplementasikan dengan baik



Kurang mengedepankan makna musyawarah dan partisipasi masyarakat terdampak mulai dari tahap perencanaan hingga tahap pasca pembangunan



Penetapan durasi waktu yang sangat singkat dalam menyampaikan keberatan di beberapa tahapan, membuat hak-hak masyarakat terdampak tidak terpenuhi

V.2. Rekomendasi

Bahwa berkaitan dengan upaya-upaya yang telah dilakukan oleh Komnas HAM RI dengan pembangunan infrastruktur yang tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMN) 2015-2019 dan dilanjutkan dalam RPJMN 2019-2024, Komnas HAM RI merekomendasikan kepada:

1. DPR RI untuk melakukan usulan revisi Undang-Undang No. 2 Tahun 2012 sehingga lebih memberikan jaminan bagi penghormatan, perlindungan, dan pemenuhan HAM;
2. Presiden RI untuk mempergunakan hak inisiatifnya untuk meninjau kembali ketentuan Undang-Undang No. 2 Tahun 2012 dan merevisinya sehingga lebih memberikan jaminan bagi penghormatan, perlindungan, dan pemenuhan HAM;
3. Menteri PPN/BAPPENAS untuk melakukan kajian dan perencanaan yang komprehensif, transparan, dan partisipatif terhadap rencana pembangunan jalan tol dalam periode 2019-2024;
4. Menteri PUPR untuk melakukan perbaikan dan evaluasi atas proses dan dokumen perencanaan dalam pembangunan jalan tol agar lebih memberikan ruang partisipasi bagi masyarakat dan adanya dokumen perencanaan yang lebih komprehensif dan kredibel; dan
5. Menteri ATR/BPN RI untuk melakukan evaluasi dan memperbaiki regulasi teknis terkait dengan pengadaan tanah untuk kepentingan umum supaya bisa memberikan ruang gerak yang lebih luas bagi masyarakat dalam mempertahankan hak-haknya dan pelibatan penilai secara lebih signifikan.



Jakarta, Oktober 2019
Komisi Nasional Hak Asasi Manusia Republik Indonesia
Subkomisi Penegakan HAM Bidang Mediasi

Munafrizal Manan
Komisioner



KONSULTASI NASIONAL: UPAYA PENYELESAIAN SENGKETA HAM SEBAGAI DAMPAK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR KHUSUSNYA JALAN TOL DI INDONESIA MELALUI MEDIASI HAM, 31 OKTOBER 2019, HOTEL FOUR POINTS JAKARTA



KONSULTASI NASIONAL: UPAYA PENYELESAIAN SENGKETA HAM SEBAGAI DAMPAK PEMBANGUNAN NFASTRUKTUR KHUSUSNYA JALAN TOL DI INDONESIA MELALUI MEDIASI HAM, 31 OKTOBER 2019, HOTEL FOUR POINTS JAKARTA



KONSULTASI NASIONAL: UPAYA PENYELESAIAN SENGKETA HAM SEBAGAI DAMPAK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR KHUSUSNYA JALAN TOL DI INDONESIA MELALUI MEDIASI HAM, 31 OKTOBER 2019, HOTEL FOUR POINTS JAKARTA.



Diskusi terfokus dengan tema : "Penguatan Fungsi mediasi HAM Dalam Penyelesaian Pelanggaran HAM pada Pembangunan Infrastruktur Khususnya Jalan Tol.

KOMNAS HAM RI
Jalan Latuharhary No. 4B, Menteng, Jakarta Pusat
Telp. 021-3925230, Fax. 021-3925227
www.komnasham.go.id