

**UPAYA PENYELESAIAN SENGKETA PENGUASAAN TANAH ASET PT.
KERETA API INDONESIA (PERSERO) DENGAN MASYARAKAT KALURAHAN
BAUSASRAN, KEMANTREN DANUREJAN, KOTA YOGYAKARTA**

SKRIPSI

Diajukan sebagai Salah Satu Syarat Memperoleh Sebutan Sarjana Terapan
di Bidang Pertanahan pada Program Studi Diploma IV Pertanahan



Disusun Oleh :
RIEKE PRAMESWARI
NIT. 22314169

**KEMENTERIAN AGRARIA DAN TATA RUANG/
BADAN PERTANAHAN NASIONAL
POLITEKNIK AGRARIA STPN
2026**

ABSTRACT

The land tenure dispute over PT Kereta Api Indonesia (Persero) Regional Operational 6 Yogyakarta assets with the community in Bausasran Village, Danurejan District, Yogyakarta City, arose due to long-term occupation of the former PT KAI official housing complex situated on Sultan Ground belonging to the Ngayogyakarta Hadiningrat Sultanate. The land was entrusted to PT KAI through Serat Palilah. The community claims physical tenure rights based on the Land Certificate (SKT) and hereditary occupancy history, while PT KAI maintains its right to manage state assets based on historical Grondkaart documents and national land law provisions. This study aims to analyze the legal status and history of land tenure as well as to formulate effective and equitable dispute resolution measures.

This research employs a juridical-empirical approach with a qualitative method. Primary data were obtained through in-depth interviews with various relevant informants, field observations, and official document studies. Meanwhile, secondary data were collected from statutory regulations, scientific literature, and other related official documents. Data analysis was conducted qualitatively using deductive and comparative approaches, combining normative juridical and sociological legal analysis to reveal legal facts and social realities in the field.

The research findings indicate that the disputed land is a PT KAI asset with the status of Sultan Ground, which is temporarily authorized through Serat Palilah. The resolution efforts undertaken by PT KAI included socialization, deliberation, compensation payments, gradual warning letters, and forced eviction on July 8, 2025, involving regional coordination with relevant authorities. This study concludes that dispute resolution requires a balance between law enforcement and a humane approach based on local culture. Synergy among PT KAI, the Ngayogyakarta Hadiningrat Sultanate, local government, and the community is the key to preventing similar disputes while supporting the optimization of railway assets and social justice.

Keywords : Land Dispute, Sultan Ground Land, PT KAI Asset

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN	ii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	iii
MOTTO	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	v
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
INTISARI.....	xiv
ABSTRACT	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	8
C. Tujuan Penelitian.....	9
D. Manfaat Penelitian	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	10
A. Kajian Literatur	10
B. Kerangka Teoritis	14
C. Kerangka Pemikiran	33
BAB III METODE PENELITIAN	35
A. Format Penelitian	35
B. Lokasi Penelitian.....	35
C. Definisi Operasional.....	36
D. Jenis dan Sumber Bahan Hukum	38
E. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum.....	40
F. Analisis Data	41
BAB IV GAMBARAN UMUM.....	42
A. Gambaran Umum Wilayah Kota Yogyakarta	42
B. Gambaran Umum Kelurahan Bausasran	45
C. Gambaran Umum PT. Kereta Api Indonesia (Persero)	47
D. Gambaran Umum Daerah Operasional 6 Yogyakarta	53
BAB V PEMBAHASAN	62

A.	Status Hukum dan Riwayat Penguasaan Tanah.....	62
B.	Upaya Penyelesaian Permasalahan Sengketa	91
BAB VI PENUTUP		97
A.	Kesimpulan	97
B.	Saran.....	98
DAFTAR PUSTAKA.....		100
LAMPIRAN.....		107

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam kehidupan sehari-hari keberadaan tanah sangat krusial bagi kelangsungan hidup manusia, karena semua kegiatan manusia baik perorangan, sekelompok orang, badan hukum, maupun pemerintahan pasti membutuhkan tanah. Fungsi tanah bagi manusia yakni sebagai tempat bermukim, sumber mata pencaharian, maupun tempat peristirahatan yang terakhir, maka dari itu sebagian besar dari kehidupan manusia sangat bergantung pada tanah¹. Hal ini sejalan dengan peranan penting tanah dalam kehidupan manusia karena tanah yang digunakan memiliki fungsi ganda yakni sebagai *social asset*, tanah digunakan sebagai sarana pengikat kesatuan di kalangan masyarakat Indonesia dalam hidup bermasyarakat, berbangsa dan bernegara serta tanah sebagai *capital asset*, tanah menjadi faktor modal dalam pembangunan dan tanah harus digunakan serta dimanfaatkan sebesar besarnya untuk kesejahteraan rakyat secara adil dan merata serta dijaga kelestariannya.²

Menurut Prof. Boedi Harsono dalam bukunya menyebutkan bahwa tanah merupakan sumber daya strategis bagi kehidupan manusia yang memiliki nilai ekonomi, sosial, budaya, politik, psikologis dan pertahanan keamanan secara nasional.³ Berdasarkan amanat dalam Pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945 yang berbunyi “Bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat”, sesuai dengan Pasal 2 ayat (1) Undang-Undang Pokok Agraria Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria atau biasa disebut UUPA menyebutkan bahwa: “Bumi, air dan ruang angkasa termasuk kekayaan

¹ Oky Nasrul, “Pemanfaatan Tanah Aset Pt Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional Ii Sumatera Barat Oleh Pihak Ketiga,” *Soumatera Law Review* 2, no. 1 (2019): 150, <https://doi.org/10.22216/soumlaw.v2i1.3554>.

² Achmad Rubaie, *Hukum Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum* (Malang: Bayumedia Publishing, 2007), hlm. 1.

³ Ana Silvianna, “Grondkaart; Problematika Hukum Dan Penyelesaiannya (Analisis Kasus Antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) Dengan PT Pura Barutama Kudus Jawa Tengah),” *Law, Development and Justice Review* 3, no. 1 (2020): 70–83, <https://doi.org/10.14710/ldjr.v3i1.7871>.

alam di dalamnya pada tingkat yang tertinggi dikuasai oleh Negara sebagai organisasi kekuasaan seluruh rakyat”. Dengan demikian, tanah atau bumi beserta segala kekayaan alam yang terkandung di dalamnya harus dimanfaatkan secara optimal demi mewujudkan kemakmuran rakyat. Penguasaan dan pemanfaatan tanah tersebut dilaksanakan oleh masyarakat di bawah pengaturan dan pengawasan negara.

Pesatnya perkembangan zaman di era globalisasi diikuti oleh lonjakan kebutuhan akan tanah yang kian meningkat. Kebutuhan tersebut tidak hanya dipicu oleh pertumbuhan penduduk yang terus meningkat yang memerlukan ruang untuk menunjang kualitas hidup, melainkan juga dengan pesatnya pembangunan wilayah dan infrastruktur. Meningkatnya kebutuhan manusia akan tanah berbanding terbalik dengan persediaan tanah yang jumlahnya sangat terbatas.⁴ Fenomena ini menyebabkan nilai ekonomi tanah melonjak secara drastis, yang pada akhirnya memperburuk ketimpangan penguasaan tanah. Semakin tingginya kebutuhan berbagai pihak terhadap tanah untuk kepentingan pembangunan, sementara luas tanah yang tersedia bersifat tetap dan terbatas, sehingga berpotensi meningkatkan frekuensi dan intensitas sengketa pertanahan.⁵

Hukum pertanahan di Indonesia menganut asas bahwa penguasaan dan penggunaan tanah oleh siapa pun dan untuk keperluan apa pun harus ada dasar hukumnya. Hal ini bertujuan agar sengketa kepentingan antar pihak dapat dihindari. Menurut Prof. Boedi Harsono menyatakan bahwa Hak Menguasai Atas Tanah adalah wewenang yang berdasarkan UUPA kepada suatu subjek hukum (negara, perorangan, badan hukum, atau kesatuan masyarakat hukum adat) untuk melaksanakan kegiatan hukum terhadap tanah yang meliputi menggunakan, memanfaatkan, memindahkan, membebaskan, maupun menguasai secara fisik dan yuridis dalam batas dan dengan kewajiban yang ditentukan oleh undang-undang, demi tercapainya fungsi sosial tanah.⁶

⁴ Eti Karini, “KEDUDUKAN GRONDKAART SEBAGAI BUKTI PENGUASAAN TANAH (Studi Di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Kantor Devisi Regional IV Tanjung Karang),” *Jurnal Kepastian Hukum Dan Keadilan* 2, no. 2 (2021): 11, <https://doi.org/10.32502/khdk.v2i2.3456>.

⁵ Nasrul, “Pemanfaatan Tanah Aset Pt Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional Ii Sumatera Barat Oleh Pihak Ketiga.”

⁶ Fiat Justitia, Jurnal Ilmu, and Hukum Volume, “Kedudukan Hak Menguasai Negara Atas Tanah Andi Bustamin Daeng Kunu Dosen Fakultas Hukum Universitas Tadulako, Palu” 6, no. 1 (2012).

Menguasai tanah dapat diartikan menjadi dua bagian yakni, menguasai dalam artian fisik dan dalam artian yuridis. Menguasai tanah secara yuridis dilandasi hak yang dilindungi oleh hukum dan umumnya memberikan kewenangan kepada pemegang hak untuk menguasai secara fisik tanah yang dikehendaki.⁷ Apabila menguasai secara fisik berarti tanah tersebut harus dikelola dan digunakan sesuai peruntukan yang telah diberikan haknya.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2021, hak atas tanah didefinisikan sebagai hak yang diperoleh dari hubungan hukum antara pemegang hak dengan tanah, termasuk ruang di atas tanah, dan atau ruang di bawah tanah untuk menguasai, memiliki, menggunakan, dan memanfaatkan, serta memelihara tanah, ruang di atas tanah, dan/atau ruang di bawah tanah. Adapun jenis-jenis hak atas tanah yang dijelaskan dalam UUPA pasal 16 meliputi Hak Milik sebagai hak terkuat dan turun-temurun yang dapat dimiliki secara penuh; Hak Guna Usaha (HGU) untuk usaha pertanian atau perikanan dalam jangka waktu tertentu; Hak Guna Bangunan (HGB) untuk mendirikan bangunan di atas tanah negara; Hak Pakai untuk penggunaan sementara seperti fasilitas umum; Hak Sewa untuk penyewaan tanah; ditambah hak-hak turunan seperti Hak Membuka Tanah dan Hak Memungut Hasil Hutan. Subjek hak atas tanah, sebagai pihak yang berwenang memegang hak tersebut, mencakup perorangan dan badan hukum. Subjek hak perseorangan seperti warga negara Indonesia (WNI) maupun warga negara asing (WNA). Badan hukum terbagi menjadi dua yakni badan hukum publik dan privat, yang menjadi bagian dari badan hukum publik yakni negara Indonesia, pemerintah daerah, pemerintah desa dan kraton Yogyakarta. Apabila badan hukum privat yakni yayasan, koperasi perseroan terbatas (PT). PT. Kereta Api Indonesia (Persero) atau yang disingkat PT KAI, sebagai salah satu Perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN), termasuk salah satu subjek hak atas tanah yakni badan hukum privat, khususnya hak menguasai atas tanah atau aset kereta api warisan era kolonial yang diberikan untuk mendukung operasional perkeretaapian.

Ditinjau dari segi efektivitas pemanfaatannya, aset tanah PT KAI di Indonesia dikategorikan menjadi dua, yakni pemanfaatan dalam rangka

⁷ Nasrul, "Pemanfaatan Tanah Aset Pt Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional Ii Sumatera Barat Oleh Pihak Ketiga."

menunjang kegiatan perkeretaapian dan pemanfaatan diluar kegiatan bukan perkeretaapian. Aset perkeretaapian dapat diartikan segala aset yang berhubungan langsung dengan kereta api, misalnya seperti kereta api beserta rel kereta api maupun bangunan stasiunnya. Sedangkan aset diluar perkeretaapian merupakan segala sesuatu aset yang tidak berhubungan langsung dengan kereta api seperti properti atau tanah, rumah dinas, dan bangunan bersejarah.⁸ Dalam proses inventarisasi dan pengelolaan asetnya, PT KAI mengklasifikasikan tanah tersebut ke dalam dua kategori utama berdasarkan asal-usul sejarahnya, yaitu tanah bekas *Staatsspoorwegen* (SS) dan tanah bekas *Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij* (NIS). Pada umumnya, penyerahan penguasaan tanah negara kepada *Staatsspoorwegen* (SS) dilakukan melalui mekanisme *bestemming* berdasarkan peraturan (*ordonantie*) yang diundangkan dalam *Staatsblad* yang berlaku pada masa itu. Penguasaan atas tanah tersebut selanjutnya ditandai dengan dokumen *Grondkaart* sebagai bukti administrasi pengukuran dan peruntukan tanah. Sementara itu, tanah bekas NIS adalah tanah yang semula dikuasai perusahaan swasta Belanda, kemudian diambil alih oleh pemerintah Hindia Belanda, dan selanjutnya menjadi aset negara pasca-kemerdekaan. Perbedaan asal-usul dan proses pengambilalihan ini menyebabkan status hukum kedua kelompok tanah tersebut masih sering menimbulkan multitafsir di kalangan masyarakat, aparat pemerintah daerah, maupun pihak-pihak yang mengklaim hak atas tanah tersebut.

Sejarah PT KAI berasal dari warisan Perusahaan kereta api milik Belanda pada zaman penjajahan. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 86 Tahun 1958 Jo Peraturan Pemerintah Nomor 40 dan 41 Tahun 1959 Tentang Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda yang sekarang seluruh aset perusahaan peninggalan Belanda diambil alih secara penuh menjadi milik Indonesia dan dialihkan ke Djawatan Kereta Api (DKA). Oleh karena itu seluruh aset Perusahaan Kereta Api Negara (*Staats Spoorwagen* atau SS) dan aset Perusahaan-Perusahaan Kereta Api Belanda yang telah dinasionalisasi melalui mekanisme *verponding* dan *domein verklaring* dan tercantum pada peta tanah

⁸ Oky Nasrul, "Pemanfaatan Tanah Aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional II Sumatera Barat oleh Pihak Ketiga," *Soumatera Law Review*, Vol. 2, No. 1 (2019), hlm. xx, <https://doi.org/10.22216/soumlaw.v2i1.3554.g1361>.

zaman penjajahan Belanda atau *Grondkaart* otomatis menjadi milik Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) sejak 28 September 1945. Pada tahun 1950, dibentuk Djawatan Kereta Api di bawah naungan Departemen Perhubungan Tenaga Kerja dan Pekerjaan Umum. Selanjutnya dengan terbitnya Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1963 tentang Pendirian Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA), Djawatan Kereta Api diubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api Indonesia (PNKA). Kemudian terjadi perubahan lagi pada tahun 1971 saat Perusahaan Negara Kereta Api Indonesia (PNKA) menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) sesuai dengan berlakunya Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 1971 tentang Pengalihan Bentuk Usaha Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) Menjadi Perusahaan Jawatan (PERJAN). Kemudian pada tahun 1991 berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1990 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Jawatan (PERJAN) Kereta Api Menjadi Perusahaan Umum (PERUM) Kereta Api, mengalami perubahan menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA), dan ditahun 1998 ditetapkan menjadi PT. Kereta Api (Persero) berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Kereta Api Menjadi Perusahaan Perseroan (PERSERO). Dan perubahan terakhir ditahun 2011 yang digunakan hingga sekarang adanya imbuhan “Indonesia” yakni PT Kereta Api Indonesia (Persero).⁹

Tanah yang dimiliki PT KAI merupakan aset strategis yang berperan dalam pengelolaan dan optimalisasi sumber daya guna meningkatkan nilai tambah perusahaan.¹⁰ Aset tanah serta bangunan milik PT KAI dikategorikan sebagai Barang Milik Negara (BMN). Untuk meningkatkan transparansi dan efektivitas pemanfaatan BMN, Menteri Keuangan menerbitkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 115/PMK.06/2020 yang mengatur tata cara

⁹ Septian Ikhwani Nugroho, Diyan Isnaeni, and M. Muhibbin, “Akibat Hukum Tanah Groondkart Yang Di Kuasai PT Kereta Api Indonesia Setelah Berlakunya UUPA Nomor 5 Tahun 1960,” *Dinamika, Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum* 27, no. 7 (2021): 2013–15.

¹⁰ Septian Joko Waliyurrahman & Icha Cahyaning Fitri, “Persewaan Aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) di Emplasmen Bonosare Lintas Surabaya–Pasar Kliwon sebagai Hunian,” *Jurnal Ilmiah Multidisiplin Terpadu* 8, no. 7 (2024): 901–909.

pemanfaatan BMN sehingga dapat menghasilkan nilai tambah bagi negara tanpa mengganggu fungsi pokok aset tersebut.¹¹

Tanah aset PT KAI saat ini tercatat seluas 270.670.874 m², namun baru seluas 147.512.092 m² atau 54% tanah yang sudah bersertipikat.¹² Oleh sebab itu PT KAI selaku pemegang hak atas tanah, bertanggung jawab secara penuh untuk mengelola aset yang sudah dimiliki. Menurut data Direktorat Jenderal Kekayaan Negara (DJKN) Kementerian Keuangan tahun 2024, terdapat lebih dari 12.000 bidang tanah aset BUMN yang masih bersengketa dengan pihak ketiga, dimana PT KAI menyumbang angka tertinggi dengan lebih dari 4.200 bidang (DJKN, 2024). Angka sengketa tertinggi terhadap tanah aset yang dimiliki oleh PT KAI biasanya muncul karena kurang optimalnya pemanfaatan aset serta ketidakjelasan status hukum tanahnya, seperti tanah yang bersertipikat atau klaim adat yang bertentangan dengan sertipikat yang dimiliki oleh pihak PT KAI. Hal ini menunjukkan bahwa permasalahan penguasaan tanah aset PT KAI merupakan isu nasional yang kompleks dan berlarut-larut.

Salah satu contoh lain permasalahan yang terjadi karena belum optimalnya pemanfaatan aset di DAOP 6 Yogyakarta khususnya pada rumah dinas yang telah lama dihuni oleh masyarakat. Masyarakat mengokupasi secara turun temurun dan mengklaim tanah yang sudah dihuni tersebut sebagai milik mereka dengan bukti Surat Keterangan Tanah (SKT) yang telah dikeluarkan oleh kantor pertanahan Kota Yogyakarta. Namun bangunan wilayah ini berdiri diatas tanah yang memiliki status hukum khusus yaitu *Sultan Ground*, yang merupakan milik Kasultanan Ngayogyakarta Hadiningrat. Tanah ini dapat dimanfaatkan oleh lembaga maupun masyarakat, namun pemanfaatannya harus mendapat izin resmi dari pihak Keraton Ngayogyakarta Hadiningrat terlebih dahulu.¹³

Kasus sengketa antara pihak PT KAI dengan masyarakat Kalurahan Bausasran, Kemantren Danurejan, Kota Yogyakarta, memiliki keunikan yang

¹¹ Sherly Arhdania Widyasari, Siti MUYAH SARO & Rumaisha Wida Kinasih, "Pengelolaan Kekayaan Barang Milik Negara (BMN) dalam Pemanfaatan Tanah Aset (Studi Kasus pada PT KAI Sumatera Barat)," *JMAN – Jurnal Mahasiswa Ilmu Administrasi Negara*, 2025, hlm. 03.

¹² Farida Sekti Pahlevi, "Kekuatan Hukum GRONDKAART Dan Problematikanya Di Indonesia," *AL-MANHAJ: Jurnal Hukum Dan Pranata Sosial Islam* 4, no. 1 (2022): 69–82, <https://doi.org/10.37680/almanhaj.v4i1.1522>.

¹³ Salwa Azizah, Widhiana Hestining Puri, and Dian Aries Mujiburohman, "Kedudukan Serat Palilah Dan Penertiban Kawasan Emplasemen Pada Tanah Sultan Ground Di Bong Suwung Kota Yogyakarta," *Tunas Agraria* 8, no. 3 (2025): 419–34, <https://doi.org/10.31292/jta.v8i3.488>.

berbeda dengan wilayah sengketa tanah aset PT KAI pada wilayah lain. PT KAI berupaya menertibkan asetnya dengan melakukan pengosongan bangunan eks rumah dinas yang saat ini ditempati warga setempat, namun tanah aset tersebut merupakan tanah yang memiliki status tanah *Sultan Ground* yang secara administratif tercatat sebagai tanah milik Kasultanan Ngayogyakarta Hadiningrat dan dikuasakan berdasarkan Serat Palilah untuk digunakan serta dimanfaatkan sementara waktu oleh PT KAI di DAOP 6 Yogyakarta berdasarkan Permen ATR/BPN Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Pendaftaran Tanah Kasultanan dan Tanah Kadipaten di Daerah Istimewa Yogyakarta.

Berdasarkan data dari Direktorat Jendral Kekayaan Negara (DJKN) pada tahun 2022, terdapat sekitar 12,4 hektare tanah aset PT KAI di Kelurahan Bausasran yang dikuasai masyarakat tanpa hak (Kementerian Keuangan RI, 2022). Masyarakat setempat mengklaim telah menghuni dan memanfaatkan tanah tersebut sejak tahun 1970-an, bahkan ada yang mengaku sudah turun-temurun sejak sebelum kemerdekaan. Masyarakat Bausasran yang menempati eks rumah dinas PT KAI tersebut menolak pengosongan karena memiliki SKT yang diterbitkan oleh lembaga pertanahan setempat. SKT ini menjadi bukti penguasaan fisik dan administratif mereka atas tanah tersebut, walaupun belum bersertipikat tanah formal. Masyarakat berharap SKT tersebut dapat ditindaklanjuti menjadi kepemilikan yang sah melalui mekanisme Kekancingan, namun proses tersebut terhambat oleh kondisi administratif dan ketidakterbukaan PT KAI dalam memberikan kerelaan tanah asetnya.

Kawasan ini apabila dilihat melalui penggunaannya berdasarkan tata ruang kota Yogyakarta merupakan wilayah cagar budaya. Oleh karena itu wilayah ini merupakan bagian dari pusat budaya dan pendidikan, dimana tanah obyek sengketa ini memiliki nilai historis dan sosial tinggi yang tidak hanya melibatkan aspek hukum namun ada unsur budaya dan ekonomi sehingga memerlukan upaya penyelesaian yang komprehensif untuk menghindari konflik sosial yang lebih luas. Dimensi sosial pada sengketa di Kelurahan Bausasran sangat menonjol karena masyarakat setempat terdiri dari komunitas yang homogen dengan ikatan keluarga dan budaya yang kuat. Hal ini berbeda dengan sengketa di daerah lain, di mana faktor ekonomi lebih dominan. Penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa tanpa pendekatan yang sensitif budaya,

penyelesaian sengketa akan gagal, seperti yang terjadi dalam kasus-kasus serupa di Jawa Tengah.¹⁴

Salah satu kendala utama dalam penyelesaian sengketa adalah perbedaan pendekatan antara PT KAI yang berpijak pada prinsip legal formal dan administratif dalam pengelolaan aset negara, dan masyarakat yang mengedepankan hak atas tanah berdasarkan mata pencaharian, domisili lama, serta status adat yang melekat. Ketidakseimbangan ini menimbulkan resistensi masyarakat terhadap upaya pengosongan dan penggusuran serta dorongan protes dan penolakan sosial. Walaupun sebenarnya pihak PT KAI sudah melayangkan surat penertiban sebanyak tiga kali namun tidak diindahkan oleh masyarakat setempat. Masyarakat juga sudah menerima uang santunan yang telah diberikan dari pihak Kraton Yogyakarta dan PT KAI namun masyarakat ada yang merasa kurang dengan uang santunan yang diberikan yang berujung dengan penggusuran paksa masyarakat oleh pihak PT KAI.

Berdasarkan uraian diatas, peneliti ingin mengetahui lebih dalam terkait permasalahan yang terjadi di kompleks rumah dinas pada Kalurahan Bausasran dan mengetahui dasar hukum penguasaan tanah yang ditempati masyarakat selama puluhan tahun dan alasan mengapa masyarakat menolak penggusuran padahal sebenarnya tanah tersebut memang bukan hak milik masyarakat serta untuk mengetahui upaya efektif dalam penanganan sengketa yang telah dilakukan dan merumuskan penyelesaian yang berkeadilan baik secara hukum maupun sosial-ekonomi agar menjadi rujukan bagi penyelesaian kasus serupa di berbagai wilayah di Indonesia.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang di atas peneliti ingin mengajukan persoalan pokok dalam kajian ini yakni, “Masyarakat telah menguasai bidang tanah dengan dasar surat keterangan tanah dan objek tanah tersebut juga merupakan aset PT KAI berdasarkan Serat Palilah yang sudah diberikan oleh Sultan Yogyakarta.” Maka untuk membantu menjelaskan permasalahan diatas, pertanyaan yang menjadi kunci penelitian sebagai berikut:

¹⁴ Sutrisno, dalam Wendy Darman Laia & Haposan Siallagan, “DPRD sebagai Mediator: Studi Kasus Penanganan Konflik Agraria di Masyarakat Sumatera Utara,” *Mahkamah: Jurnal Riset Ilmu Hukum* 2, no. 1 (2025): 131–139

1. Bagaimana status hukum dan riwayat penguasaan tanah yang diduduki oleh masyarakat pada kompleks rumah dinas milik PT KAI di Kalurahan Bausasran, Kemantren Danurejan, Kota Yogyakarta?
2. Bagaimana upaya penyelesaian yang efektif pada permasalahan sengketa antara masyarakat di Kalurahan Bausasran, Kemantren Danurejan, Kota Yogyakarta dengan pihak PT KAI ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui serta menganalisis status hukum dan riwayat penguasaan tanah aset yang diduduki oleh masyarakat pada kompleks rumah dinas milik PT KAI di Kalurahan Bausasran, Kemantren Danurejan, Kota Yogyakarta.
2. Mencari upaya penyelesaian yang efektif pada sengketa antara masyarakat di Kalurahan Bausasran, Kemantren Danurejan, Kota Yogyakarta dengan pihak PT KAI.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya dalam bidang hukum pertanahan. Selain itu juga, penelitian ini dapat menjadi acuan bagi penyelesaian permasalahan pertanahan yang melibatkan aset milik PT KAI. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan mampu untuk memberikan kontribusi ilmiah baik bagi kalangan akademisi maupun praktisi di luar dunia akademik.

2. Manfaat Praktis

Manfaat praktis bagi PT KAI untuk memberikan pemahaman mendalam mengenai permasalahan yang terjadi dan mengetahui upaya penyelesaian yang efektif dalam menyelesaikan permasalahan ini. Serta bermanfaat untuk menambah referensi bagi peneliti selanjutnya yang membutuhkan masukan dan tambahan informasi, terkait penguasaan tanah aset PT KAI yang diduduki masyarakat.

BAB VI PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah diuraikan pada bagian-bagian sebelumnya mengenai sengketa penguasaan tanah aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan masyarakat Kalurahan Bausasran, Kemantren Danurejan, Kota Yogyakarta maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

1. Status hukum dan riwayat penguasaan tanah pada kompleks rumah dinas PT KAI di Kalurahan Bausasran menunjukkan bahwa objek sengketa merupakan tanah Sultan Ground milik Kasultanan Ngayogyakarta Hadiningrat yang pemanfaatannya diberikan kepada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) melalui Serat Palilah. Tanah tersebut secara historis berasal dari aset perkeretaapian peninggalan *Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) yang kemudian dinasionalisasi menjadi aset negara dan dikelola oleh PT KAI. Di atas tanah tersebut berdiri rumah dinas peninggalan NISM yang pada awalnya ditempati pegawai kereta api, namun dalam perkembangannya dihuni dan dikuasai masyarakat secara turun-temurun selama puluhan tahun. Penguasaan masyarakat diperkuat dengan adanya Surat Keterangan Tanah (SKT) dari hasil kegiatan Pendaftaran Tanah Sistematis Lengkap (PTSL), akan tetapi secara yuridis SKT bukan merupakan bukti kepemilikan hak atas tanah yang kuat sebagaimana sertifikat hak atas tanah pada umumnya. Oleh karena itu, keberadaan SKT tidak menghapus status tanah sebagai Sultan Ground maupun penguasaan PT KAI atas aset tersebut berdasarkan Serat Palilah dan riwayat penguasaan historis aset perkeretaapian.
2. Upaya penyelesaian sengketa antara masyarakat Kalurahan Bausasran dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) perlu dilakukan melalui pendekatan yang tidak hanya berorientasi pada aspek legal formal, tetapi juga memperhatikan aspek sosial, budaya, dan kemanusiaan masyarakat yang terdampak. Upaya penertiban dan pengosongan yang dilakukan PT KAI menunjukkan adanya pelaksanaan hak penguasaan atas aset perusahaan, namun pelaksanaannya menimbulkan resistensi masyarakat karena adanya keterikatan sosial, ekonomi, dan historis terhadap tempat tinggal yang telah dihuni secara turun-temurun. Penyelesaian yang efektif dalam sengketa ini adalah melalui mediasi dan

musyawarah yang melibatkan seluruh pihak terkait, yaitu PT KAI, masyarakat, pemerintah daerah, Kantor Pertanahan, dan Kasultanan Ngayogyakarta Hadiningrat, guna menghasilkan solusi yang berkeadilan. Selain itu, pemberian kompensasi yang layak, relokasi yang manusiawi, serta transparansi informasi mengenai status hukum tanah menjadi langkah penting untuk meminimalisasi konflik sosial dan memberikan kepastian hukum bagi seluruh pihak.

Dengan demikian, sengketa penguasaan tanah aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) di Kalurahan Bausasran tidak hanya mencerminkan persoalan kepastian hukum atas tanah, tetapi juga memperlihatkan adanya keterkaitan antara aspek historis, sosial, budaya, dan kemanusiaan dalam pengelolaan pertanahan di Daerah Istimewa Yogyakarta. Oleh sebab itu, penyelesaian sengketa harus dilakukan secara komprehensif melalui pendekatan yang mengedepankan kepastian hukum, keadilan sosial, serta perlindungan terhadap hak dan kepentingan seluruh pihak agar tercipta penyelesaian yang harmonis, berkelanjutan, dan mampu menjadi rujukan dalam penanganan sengketa pertanahan serupa di masa mendatang.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, penulis memberikan beberapa saran yang diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi pihak-pihak terkait dalam penyelesaian sengketa tanah aset PT KAI di Kalurahan Bausasran, sebagai berikut :

1. PT Kereta Api Indonesia (Persero) khususnya DAOP 6 Yogyakarta disarankan agar meningkatkan intensitas dan kualitas inventarisasi serta mendaftarkan sertifikasi secara proaktif terhadap seluruh tanah aset warisan kolonial yang dikelolanya demi mencegah terjadinya pembiaran okupasi lahan kosong oleh pihak ketiga di masa mendatang. Selain itu, dalam setiap rencana sterilisasi atau penataan kawasan perkeretaapian, PT KAI harus mengedepankan pendekatan manajemen konflik yang humanis serta berbasis pada komunikasi sensitif budaya (cultural sensitive approach) mengingat karakteristik masyarakat Yogyakarta yang kental dengan aspek adat-budaya. Hal ini penting untuk mereduksi potensi benturan fisik dan mempermudah pencapaian kesepakatan nilai kompensasi yang berkeadilan.

2. Pemerintah Daerah, Keraton Ngayogyakarta Hadiningrat, dan Badan Pertanahan Nasional (BPN) perlu meningkatkan pengawasan terhadap administrasi pertanahan, khususnya dalam penerbitan Surat Keterangan Tanah maupun kegiatan pendaftaran tanah pada kawasan yang memiliki status hukum khusus seperti Sultan Ground dan aset perkeretaapian. Hal ini penting untuk mencegah terjadinya tumpang tindih penguasaan tanah dan memberikan kepastian hukum kepada masyarakat. Di samping itu, diperlukan sosialisasi yang lebih intensif kepada masyarakat mengenai kedudukan hukum SKT, status tanah Sultan Ground, serta prosedur legalitas penguasaan tanah agar masyarakat tidak mengalami kesalahpahaman terkait hak atas tanah yang mereka kuasai.
3. Masyarakat yang menduduki kawasan rumah dinas atau daerah milik jalan kereta api diharapkan dapat meningkatkan pemahaman hukum pertanahan, khususnya mengenai perbedaan yuridis antara penguasaan fisik, administrasi perpajakan (PBB), dan hak kepemilikan formal (sertipikat). Warga diimbau untuk bersikap kooperatif terhadap program strategis nasional dan daerah yang diinisiasi oleh pemerintah maupun BUMN, serta memanfaatkan ruang-ruang dialog non-litigasi secara optimal guna menyalurkan aspirasi terkait relokasi atau jaminan pemukiman kembali yang layak pasca-penertiban.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Amirudin, & Asikin, Z. (2016). *Pengantar metode penelitian hukum*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- Ali Achmad Chomzah (2002) - *Hukum Pertanahan Seri Hukum Pertanahan 1 Pemberian Hak Atas Tanah Negara Seri Hukum Pertanahan II Sertifikat Dan Permasalahannya*. Jakarta : Prestasi Pustaka
- Arba, H. M. (2017). *Hukum agraria Indonesia dan hukum tata ruang dan tata guna tanah*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Bachtiar Effendie (1993) - *Pendaftaran Tanah di Indonesia dan Peraturan Pelaksanaannya*. Bandung : Alumni
- Hadimulyo. (1997). *Mempertimbangkan ADR: Kajian Alternatif Penyelesaian Sengketa di Luar Pengadilan*. Jakarta: ELSAM.
- Harsono, Boedi. (2007). *Hukum Agraria Indonesia Himpunan Peraturan-Peraturan Hukum Tanah*. Jakarta : Djambatan.
- Harsono, Boedi. (2003). *Hukum Agraria Indonesia Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaan*, Jakarta, Djambatan.
- Harsono, Boedi. (2005). *Hukum Agraria Indonesia: Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya*. Jakarta: Djambatan.
- Harsono, B. (1994). *Hukum agraria Indonesia: Sejarah pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria, isi dan pelaksanaannya; Jilid 1 Hukum Tanah Nasional*. Jakarta: Djambatan.
- Lucas, A., & Warren, C. (Eds.). (2013). *Land for the people: The state and agrarian conflict in Indonesia*. Athens, OH: Ohio University Press.
- Marzuki, P. M. (2006). *Penelitian hukum*. Jakarta: Kencana.
- Muhammad, A. (2004). *Hukum dan penelitian hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti.

- Mukti Fajar, N. D., & Achmad, Y. (2010). *Dualisme penelitian hukum normatif dan penelitian hukum empiris*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Pramukti, A. S., & Widayanto, E. (2015). *Awat jangan beli tanah sengketa: Panduan mengurus peralihan hak atas tanah secara aman*. Yogyakarta: Pustaka Yustisia.
- Raco, J. R. (2010). *Metode penelitian kualitatif: Jenis, karakteristik, dan keunggulannya*. Jakarta: Grasindo.
- Rubaie, A. (2007). *Hukum pengadaan tanah untuk kepentingan umum*. Malang: Bayumedia Publishing.
- Rusmadi Murad (1999) - *Penyelesaian Sengketa Hukum Atas Tanah*. Bandung : Alumni.
- Sumaryono, E. (1993). *Hermeneutik: Sebuah metode filsafat*. Yogyakarta: Kanisius.
- Wiradipradja, E. Saefullah. (2015). *Penuntun praktis metode penelitian dan penulisan karya ilmiah hukum*. Bandung: Keni Media.

Jurnal, Skripsi dan Tesis

- Alifah, Siti. "Peningkatan Kualitas Pendidikan Di Indonesia Untuk Mengejar Ketertinggalan Dari Negara Lain." *CERMIN: Jurnal Penelitian* 5, no. 1 (2021): 113. https://doi.org/10.36841/cermin_unars.v5i1.968.
- Adikara, Gilang Jiwana. "Framing of Local Media in the Management Issues of Sultan Ground and Pakualaman Ground in Yogyakarta" 18, no. 1 (2022): 81–100. <https://doi.org/10.21831/jss.v18i1.48945>.
- Alifah, Siti. "Peningkatan Kualitas Pendidikan Di Indonesia Untuk Mengejar Ketertinggalan Dari Negara Lain." *CERMIN: Jurnal Penelitian* 5, no. 1 (2021): 113. https://doi.org/10.36841/cermin_unars.v5i1.968.
- Arba, Definisi Tanah, and Dan Hukum. "H.M. Arba., 2015, Hukum Agraria Indonesia , Jakarta,Sinar Grafika Offset, Hlm. 07," 1994.
- Asmara, N. S. (2016). Konflik ideologi buruh kereta api tahun 1949-1965. *Avatra, e-Journal Pendidikan Sejarah*, 4(3), 1215–1229.

- Azizah, Salwa, Widhiana Hestining Puri, and Dian Aries Mujiburohman. "Kedudukan Serat Palilah Dan Penertiban Kawasan Emplasemen Pada Tanah Sultan Ground Di Bong Suwung Kota Yogyakarta." *Tunas Agraria* 8, no. 3 (2025): 419–34. <https://doi.org/10.31292/jta.v8i3.488>.
- Benuf, K., & Azhar, M. (2020). Metodologi penelitian hukum sebagai instrumen mengurai permasalahan hukum kontemporer. *Jurnal Gema Keadilan*, 7(1), 20–33
- Bintari, A., & Pandiangan, L. H. S. (2016). *Formulasi kebijakan pemerintah tentang pembentukan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) Perseroan Terbatas (PT) Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta di Provinsi DKI Jakarta*. *Jurnal Ilmu Pemerintahan*, 2(2), 167.
- Chandra, R. Y., Santi, I. G. A. G., & Prasetyo, A. B. (2017). Kekuatan hukum *Grondkaart* milik PT. Kereta Api Indonesia (Studi kasus penguasaan tanah di Kelurahan Tanjung Mas Kota Semarang). *Diponegoro Law Journal*, 6(2), 1–20. <http://www.ejournal3.undip.ac.id/index.php/dlr/>
- Dan, Hadiningrat, H A K Atas, Tanah Milik, and Kadipaten Pakualaman. "Recognition Of Land Rights Owned By Ngayogyakarta" 1, no. 13 (2022): 71–92.
- DetikEdu. "Sejarah Kereta Api Indonesia, Dimulai sejak Masa Kolonial Belanda." 27 September 2022.
- FX. Sumarja (2019) - "Menggapai Tanah Harapan", Makalah disampaikan pada Seminar dan Lokakarya Nasional Transformasi Kebijakan Agraria dan Transmigrasi: Quo Vadis Pedesaan di Indonesia" oleh LPPM Unila, 10-11 Juli 2019
- Hasim Purba, "Reformasi Agraria dan Tanah untuk Rakyat : Sengketa Petani VS Perkebunan" *Jurnal Law Review*, V. X No 2. UPH, 2010. hlm. 167.
- Hukum, Aliansi Jurnal, Sosial Humaniora, Parakleyto Majma, Al Bahrayn, Lego Karjoko, Rahayu Subekti, and Universitas Sebelas Maret. "Penyelesaian

Tanah Sultan Ground Dan Pakualaman Ground Yang dikuasai Masyarakat Berdasarkan Asas Kerakyatan” 2 (2025).

Justitia, Fiat, Jurnal Ilmu, and Hukum Volume. “Kedudukan Hak Menguasai Negara Atas Tanah Andi Bustamin Daeng Kunu Dosen Fakultas Hukum Universitas Tadulako, Palu” 6, no. 1 (2012).

Karini, Eti. “Kedudukan *Grondkaart* Sebagai Bukti Penguasaan Tanah (Studi Di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Kantor Devisi Regional IV Tanjung Karang).” *Jurnal Kepastian Hukum Dan Keadilan* 2, no. 2 (2021): 11. <https://doi.org/10.32502/khdk.v2i2.3456>.

Nasrul, O. (2019). Pemanfaatan tanah aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional II Sumatera Barat oleh pihak ketiga. *Soumatera Law Review*, 2(1). <https://doi.org/10.22216/soumlaw.v2i1.3554.g1361>

Nugroho, Septian Ikhwan, Diyan Isnaeni, and M. Muhibbin. “Akibat Hukum Tanah Groondkart Yang Di Kuasai PT Kereta Api Indonesia Setelah Berlakunya UUPA Nomor 5 Tahun 1960.” *Dinamika, Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum* 27, no. 7 (2021): 2013–15.

Pahlevi, Farida Sekti. “Kekuatan Hukum *Grondkaart* dan Problematikanya di Indonesia.” *Al-Manhaj: Jurnal Hukum dan Pranata Sosial Islam*, Vol. 4, No. 1 (Juni 2022): 69–82. <https://doi.org/10.37680/almanhaj.v4i1.1522>.

Prihatiningsih, Dhanty, and Deva Fosterharoldas Swasto. “Strategi Adaptasi Masyarakat Di Permukaan Sekitar Yogyakarta” 4, no. 1 (2021): 1–13.

Purnomo, H. (2024). Polemik pertanahan di Daerah Istimewa Yogyakarta pasca-penerbitan Undang-Undang No. 13 Tahun 2012 tentang Keistimewaan Daerah Istimewa Yogyakarta. *Jurnal Masyarakat dan Budaya*, 22(3). <https://doi.org/10.14203/jmb.v22i3.1106>

Rumondang, R, M Y Lubis, and ... “Kajian Yuridis Pengelolaan Barang Milik Negara (Bmn) Terhadap Pemanfaatan Aset Tanah Badan Usaha Milik Negara (Bum) Pada Pt” *Jurnal Media ...* 2, no. 8 (2024). <https://jurnal.mediaakademik.com/index.php/jma/article/view/726%0Ahttps://jurnal.mediaakademik.com/index.php/jma/article/download/726/684>.

- Ruswidyaningrum, R. P. (2021). Kajian penggunaan tanah Sultan Ground tanpa surat kekancingan di Kota Yogyakarta. *Jurnal Civics*, 173–184.
- Silvianna, Ana. “*Grondkaart*; Problematika Hukum Dan Penyelesaiannya (Analisis Kasus Antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) Dengan PT Pura Barutama Kudus Jawa Tengah).” *Law, Development and Justice Review* 3, no. 1 (2020): 70–83. <https://doi.org/10.14710/ldjr.v3i1.7871>.
- Sosial, Dampak, Keraton Yogyakarta, P T Kai, Tuntutan Ganti, and Rugi Rp. “Jurnal Mediasi” 4, no. 2 (2025): 469–84.
- Sulistiowati, S., Ismail, N., & Rahman, T. E. (2021). Status kepemilikan dan pemanfaatan tanah *Grondkaart* di Stasiun Depok Baru, Lenteng Agung dan Tanjung Barat. *Jurnal Hukum & Pembangunan*, 50(4). <https://doi.org/10.21143/jhp.vol50.no4.2868>
- Susantini, Dian. “Kajian Yuridis Tentang Kewajaran Kompensasi Sengketa Tanah,” 2025, 298–307.
- Sutrisno. 2018. “Menguraikan Konflik Agraria yang Melibatkan Perusahaan Besar di Sektor Perkebunan dan Kehutanan serta Dampaknya terhadap Masyarakat” (dikutip dalam) Wendy Darman Laia & Haposan Siallagan, *DPRD sebagai Mediator: Studi Kasus Penanganan Konflik Agraria di Masyarakat Sumatera Utara, Mahkamah: Jurnal Riset Ilmu Hukum* 2, no. 1 (2025): 131–139.
- Valensy, A., & Pandamdari, E. (2021). *Tinjauan yuridis kepemilikan tanah melalui jual beli yang diklaim pihak lain (Studi Putusan Pengadilan Negeri Cikarang Nomor 28/Pdt.G/2019/PN.Ckr)*. Adigama: *Jurnal Ilmu Hukum*, 4(1). E-ISSN: 2655-7347.
- Viara, Lucky, Wineeke Putri, Universitas Islam, Negeri Sunan, and Kalijaga Yogyakarta. “Desentralisasi Asimetris Dalam Penggunaan Tanah Sultan Ground Tanpa Surat Kekancingan Di Kota Yogyakarta : Tantangan Atau Solusi” 3, no. 1 (2024): 1–13.
- Wahanisa, Rofi, Akhmad Darajati Setiawan, Alwaahab Agirda Nugraha Effendi, and Septhian Eka Adiyatma Adiyatma. “Penerbitan Hak Pengelolaan Pt. Kereta

Api Indonesia (Persero) Yang Berasal Dari Tanah *Grondkaart* Di Kelurahan Lenteng Agung, Kecamatan Jagakarsa, Jakarta Selatan.” *Bina Hukum Lingkungan* 8, no. 3 (2024): 207–17. <https://doi.org/10.24970/bhl.v8i3.265>.

Waliyurrahman, S. J., & Fitri, I. C. (2024). Persewaan Aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) di Emplasmen Bonosare Lintas Surabaya–Pasar Kliwon sebagai Hunian. *Jurnal Ilmiah Multidisiplin Terpadu*, 8(7), 901–909.

Widiyanto, “Potret Konflik Agraria di Indonesia” *Bhumi, Jurnal Ilmiah Pertanian PPPM – STPN*, Nomor 37 Tahun 12, April 2013. hlm.23-34, 2023.

Widyasari, Sherly Arhdania, Siti Muiyah Saro & Rumaisha Wida Kinasih. “Pengelolaan Kekayaan Barang Milik Negara (BMN) dalam Pemanfaatan Tanah Aset (Studi Kasus pada PT KAI Sumatera Barat).” *JMAN – Jurnal Mahasiswa Ilmu Administrasi Negara*, 2025.

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 Tentang Peraturan Pokok-Pokok Agraria (UUPA)

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

Undang-Undang Nomor 86 Tahun 1958 Tentang Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda

Undang-Undang Nomor 3 Jo. Nomor 9 Tahun 1955 Tentang Pembentukan Daerah Istimewa Yogyakarta

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2012 Tentang Keistimewaan Daerah Istimewa Yogyakarta

Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 Tentang Pendaftaran Tanah

Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2021 tentang Hak Pengelolaan, Hak Atas Tanah, Satuan Rumah Susun, dan Pendaftaran Tanah

Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1959 Tentang Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda

Peraturan Pemerintah Nomor 41 tahun 1959 Tentang Nasionalisasi Perusahaan Kereta Api dan Tilpon Milik Belanda

Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 21 Tahun 2020 Tentang Penanganan Dan Penyelesaian Kasus Pertanahan

Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Pendaftaran Tanah Kasultanan dan Tanah Kadipaten di Daerah Istimewa Yogyakarta

Peraturan Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 1 tahun 2017 Tentang Pengelolaan dan Pemanfaatan Tanah Kasultanan dan Tanah Kadipaten

Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 49 Tahun 2018 Tentang Prosedur Permohonan Pemanfaatan Tanah Kasultanan dan Tanah Kadipaten

Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 33 Tahun 2017 Tentang Tata Cara Pengelolaan dan Pemanfaatan Tanah Kasultanan dan Tanah kadipaten