

## Kedudukan Serat Palilah dan Penertiban Kawasan Emplasemen pada Tanah Sultan Ground di Bong Suwung Kota Yogyakarta

### *The Status of Serat Palilah and the Eviction of the Emplacement Area on Sultan Ground Land in Bong Suwung, Yogyakarta City*

Salwa Azizah <sup>1\*</sup> Widhiana Hestining Puri,<sup>2</sup> Dian Aries Mujiburohman<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Mahasiwa Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional, Yogyakarta, Indonesia

<sup>2</sup> Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional, Yogyakarta, Indonesia

\*corresponding author: [salwaazizah1808@gmail.com](mailto:salwaazizah1808@gmail.com)

Submitted: July 22, 2025 | Accepted: August 21, 2025 | Published: September 2, 2025

**Abstract:** *This study aims to analyze the position of Serat Palilah as the basis for the management and utilization of Sultan Ground land by PT KAI DAOP 6 Yogyakarta, specifically in regulating the Bong Suwung emplacement area, which has long been occupied illegally by the community. This study uses an empirical juridical method, namely by examining applicable legal norms and social facts through interviews and field studies. The results of the study indicate that, although Serat Palilah is not recognized as a legal basis in the national legal system, this document is valid and has legal force in the context of Yogyakarta's special law. This report provides legitimacy for PT KAI to regulate buildings standing in the railway safety zone. However, the regulation process faces obstacles in the form of community resistance due to a lack of legal understanding, economic dependence on the location, and compensation deemed inadequate. The implications of these findings point to the need to strengthen inter-agency coordination, as well as encourage further studies related to Serat Palilah as a basis for long-term land use and the development of fairer compensation and relocation schemes for affected communities.*

**Keywords:** *Serat Palilah, Sultan Ground, Settlement Regulation, Land Conflict*

**Abstrak:** Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kedudukan Serat Palilah sebagai dasar pengelolaan dan pemanfaatan tanah Sultan Ground oleh PT KAI DAOP 6 Yogyakarta, khususnya dalam penertiban kawasan emplasemen Bong Suwung yang telah lama dihuni secara ilegal oleh masyarakat. Penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris, yaitu dengan mengkaji norma hukum yang berlaku serta fakta sosial melalui wawancara dan studi lapangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun Serat Palilah tidak diakui sebagai alas hak dalam sistem hukum nasional, dokumen ini sah dan memiliki kekuatan hukum dalam konteks hukum keistimewaan Yogyakarta. Hal tersebut memberi legitimasi bagi PT KAI untuk menertibkan bangunan yang berdiri di zona keselamatan jalur kereta api. Namun, proses penertiban menghadapi hambatan berupa penolakan warga akibat minimnya pemahaman hukum, ketergantungan ekonomi terhadap lokasi, dan kompensasi yang dianggap tidak layak. Implikasi temuan ini mengarah pada kebutuhan untuk memperkuat koordinasi antar lembaga, serta mendorong kajian lanjutan terkait Serat Palilah sebagai dasar pemanfaatan tanah jangka panjang dan pengembangan skema kompensasi serta relokasi yang lebih adil bagi masyarakat terdampak.

**Kata Kunci:** Serat Palilah, Sultan Ground, Penertiban Permukiman, Konflik Pertanahan



## Pendahuluan

Bong Suwung, sebuah kawasan padat penduduk yang terletak di sisi barat Stasiun Tugu Yogyakarta, menyimpan kisah panjang mengenai persoalan pemanfaatan tanah. Di balik hiruk pikuk kota wisata ini, ada problem klasik yaitu permukiman liar berdiri di atas tanah yang secara hukum bukan milik warga. Lokasinya strategis, dekat stasiun, dekat pusat kota, namun kawasan ini berdiri di atas tanah yang memiliki status hukum khusus yaitu Sultan Ground, milik Kasultanan Ngayogyakarta Hadiningrat yang dapat dimanfaatkan oleh lembaga atau warga, namun harus mendapat izin resmi dari Keraton.

Permukiman di kawasan Bong Suwung dihuni oleh warga berpenghasilan rendah seperti pemulung, pedagang kecil, dan buruh yang telah tinggal sejak lama tanpa dokumen kepemilikan tanah. Kawasan tersebut merupakan tanah yang secara administratif tercatat sebagai milik Kasultanan Ngayogyakarta Hadiningrat dan dikuasakan untuk digunakan sementara waktu oleh PT DAOP 6 Yogyakarta yang menganggap kawasan ini sebagai bagian dari wilayah operasional yang harus bebas dari bangunan demi keamanan jalur kereta api. PT KAI memiliki *Serat Palilah* sebagai dasar pemanfaatan lahan, namun dokumen ini hanya merupakan izin sementara dari Keraton dan belum memiliki kekuatan hukum seperti *Serat Kekancingan* yang lebih resmi dan diakui dalam sistem pertanahan.

Di sisi lain, warga merasa memiliki hak tinggal karena telah menempati lahan tersebut secara turun-temurun tanpa adanya legalitas formal, membentuk permukiman padat dan semi permanen yang berada di bawah risiko tinggi terhadap aktivitas operasional kereta api. Apabila kawasan tersebut tetap digunakan oleh masyarakat maka akan berdampak pada berubahnya fungsi lahan yang telah ditetapkan dan akan memberikan dampak negatif untuk penghuninya yaitu dari sisi keamanan.

Penertiban dilakukan karena letak bangunan sangat dekat dengan rel aktif, yang melanggar ketentuan Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Jalur kereta api memiliki zona khusus yang harus bebas dari gangguan, seperti Ruang Milik dan Ruang Pengawasan, dengan jarak minimal 6 hingga 9 meter dari rel. Sebanyak 76 bangunan di atas lahan seluas 2.760 meter persegi dibongkar demi keselamatan perjalanan kereta. Meski demikian, proses penertiban tidak berjalan mudah karena warga menolak pindah. Banyak dari mereka menolak kompensasi yang ditawarkan, karena merasa nilai uang bongkar sebesar Rp200.000 per meter persegi tidak sepadan dengan tempat tinggal yang mereka tempati selama bertahun-tahun.

Beberapa penelitian serupa pernah dilakukan di berbagai kota di Indonesia. Di Malang, masyarakat membangun rumah secara ilegal di atas tanah PT KAI dan harus ditertibkan, meskipun PT KAI tetap memberi kompensasi berupa uang bongkar dan kemungkinan lahan pengganti (Fakhrurrozy, 2022). Di Depok dan Jakarta Selatan, tanah Grondkaart masih dianggap sebagai aset milik pemerintah dan hanya boleh digunakan oleh instansi resmi (Sulistiwati et al., 2021). Di Malang Kota Lama, masyarakat yang tinggal dekat rel belum sepenuhnya memahami hukum, sehingga diperlukan pengawasan lebih ketat (Nisa, 2023).

Sedangkan di Padang, kawasan kumuh ditata ulang melalui pendekatan fisik, sosial, dan ekonomi agar menjadi lingkungan yang sehat (Asmariati et al., 2021).

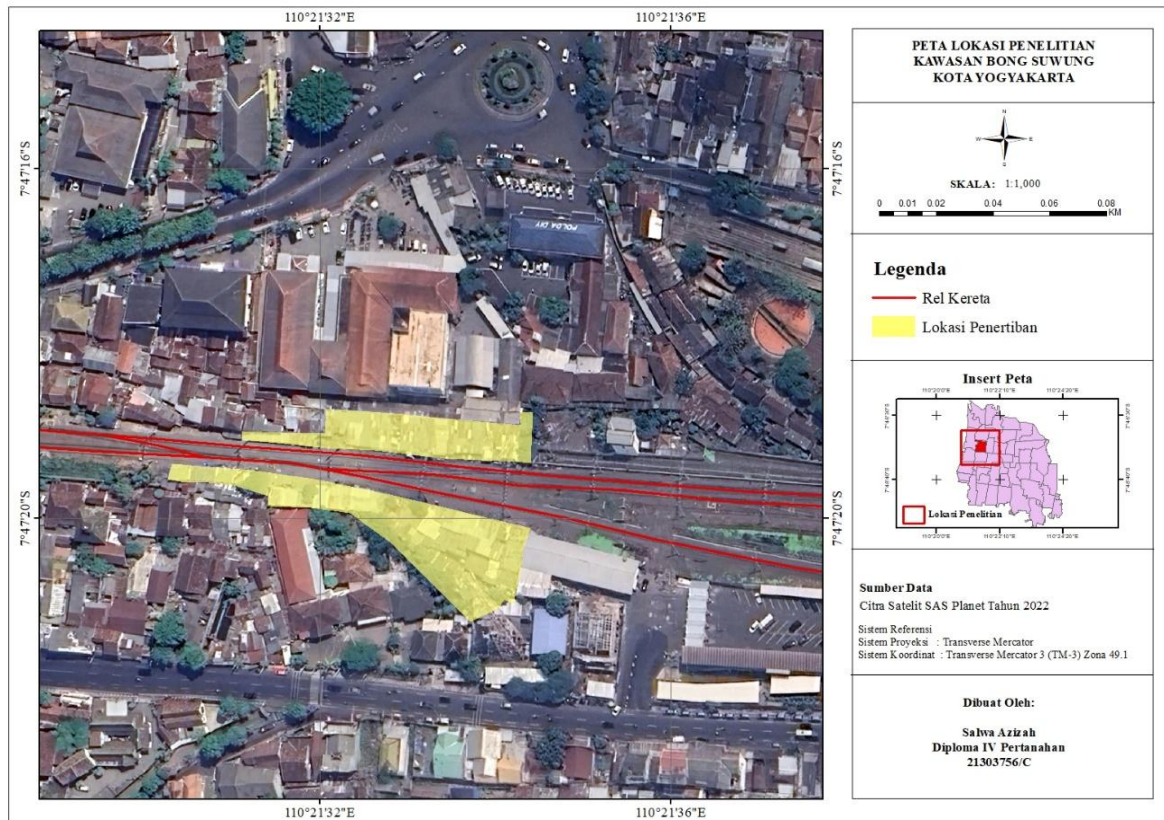
Beberapa studi lain juga menunjukkan penyebab sosial ekonomi dari permukiman liar. Di Blimbing, Malang, warga tinggal di sempadan rel karena faktor pendidikan rendah dan jarak dekat ke tempat kerja (Fahik et al., 2024). Di Bandar Lampung, permukiman tumbuh padat karena kebutuhan rumah dan akses pendidikan serta ekonomi (Wahyuningsih et al., 2023). Di Semarang, hanya penyewa sah yang mendapat perlindungan hukum dari PT KAI, sedangkan penduduk liar tidak diakui secara legal (Ivanda & Yusron MZ, 2024). Penelitian di Jambi penggunaan lahan sesuai aturan, dan pelanggaran bisa batal demi hukum (Tuakia & Silviana, 2023). Sementara itu, di Padang Timur, pedagang pasar yang tergusur melakukan berbagai bentuk perlawanan terhadap kebijakan penggusuran yang dianggap merugikan (Dani & Putra, 2020).

Penelitian tersebut di atas, belum ada penelitian yang secara khusus membahas penggunaan tanah milik Kasultanan Yogyakarta atau kedudukan *Serat Palilah* sebagai dasar penguasaan tanah. Penelitian-penelitian sebelumnya umumnya membahas tanah negara atau tanah PT KAI berdasarkan peraturan umum, bukan tanah dengan status khusus seperti Sultan Ground. Oleh karena itu, penelitian ini menjadi penting karena mengangkat hubungan antara hukum pertanahan Kasultanan, penggunaan tanah oleh PT KAI, dan konflik penertiban di kawasan emplasemen Bong Suwung.

## Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris, yaitu pendekatan hukum yang melihat hukum tidak hanya sebagai norma tertulis, tetapi juga sebagai perilaku nyata dalam masyarakat. Metode ini digunakan untuk mengkaji bagaimana pelaksanaan penertiban kawasan emplasemen oleh PT KAI di Bong Suwung serta bagaimana keberadaan dokumen *Serat Palilah* dipahami dan diterapkan dalam praktik. Pendekatan ini untuk mengamati interaksi antara peraturan hukum dengan kondisi sosial di lapangan, khususnya terkait status tanah Sultan Ground yang memiliki kedudukan hukum melalui mekanisme Kesultanan Yogyakarta.

Pengumpulan data dilakukan melalui studi dokumen dan wawancara kepada pihak-pihak terkait seperti PT KAI DAOP 6 Yogyakarta dan warga terdampak. Selain itu, dilakukan observasi langsung terhadap kondisi fisik kawasan yang menjadi objek penertiban. Data dianalisis secara kualitatif untuk mengetahui sejauh mana peraturan hukum telah dijalankan, kendala yang dihadapi dalam penertiban, serta persepsi masyarakat terhadap hak kepemilikan dan kompensasi. Dengan metode ini, penelitian tidak hanya menjelaskan norma hukum, tetapi juga merekam kenyataan sosial dalam pelaksanaan hukum di wilayah keistimewaan.



Gambar 11. Peta Lokasi Penertiban  
Sumber : Hasil Pengolahan Peneliti, 2025

## Hasil dan Pembahasan

### Kedudukan Serat Palilah Sebagai Dasar Pengelolaan Tanah

Pengelolaan tanah Sultan Ground di Yogyakarta diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2012 tentang Keistimewaan Daerah Istimewa Yogyakarta. Dalam aturan ini, Kasultanan dan Kadipaten memiliki hak sebagai badan hukum untuk mengelola tanah milik mereka sendiri (Wirawan, 2019). Hal ini ditegaskan dalam Pasal 32 dan 33, yang menyatakan bahwa tanah tersebut dikelola langsung oleh lembaga Keraton. Meskipun memiliki hak atas tanah, penerapan hukum pertanahan di Yogyakarta tidak selalu sama dengan ketentuan dalam UUPA Pasal 20–27, karena adanya status istimewa yang memberikan otonomi dalam pengelolaan tanah (Gautama et al., 2024; Prasetya et al., 2024).

Peraturan Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 1 Tahun 2017 menyebut bahwa pengelolaan tanah Kasultanan dan Kadipaten didasarkan pada tiga asas: pengakuan hak asal-usul, efektivitas pemerintahan, dan pemanfaatan kearifan lokal. Masyarakat masih dapat menggunakan tanah Kasultanan, namun harus melalui proses yang diatur oleh Panitikismo. Salah satu bentuk izin yang diberikan adalah Serat Palilah, yaitu surat pemanfaatan sementara atas tanah Sultan Ground atau Pakualaman Ground. Dokumen ini memberikan rasa aman bagi pengguna tanah dan menjadi bukti bahwa pemanfaatan dilakukan secara sah, meskipun bersifat sementara sebelum diterbitkannya Serat Kekancangan (Tilman et al., 2021). Serat

Palilah hanya dapat diterbitkan oleh Panitikismo, dan pengguna wajib menjaga tanah tersebut serta bersedia mengembalikannya jika diminta oleh Keraton.

Pemanfaatan tanah melalui Serat Palilah mencakup berbagai kegiatan, mulai dari permukiman, pembangunan fasilitas umum, gedung pendidikan, ruang terbuka hijau, hingga kegiatan budaya. Masyarakat diberi kesempatan untuk memanfaatkan tanah, namun ada batasan mengenai larangan menjual atau mengalihfungsikan tanah. Larangan ini bertujuan untuk menjaga keberlanjutan pemanfaatan tanah dan memastikan bahwa tanah tetap digunakan untuk kepentingan umum atau budaya, sesuai nilai-nilai tradisional Keraton (Umar, 2021). Dengan demikian, Serat Palilah bukan hanya sekadar surat izin, tetapi juga instrumen strategis yang mengatur keseimbangan antara hak adat, kepentingan masyarakat, dan tanggung jawab pengelolaan oleh lembaga Keraton.

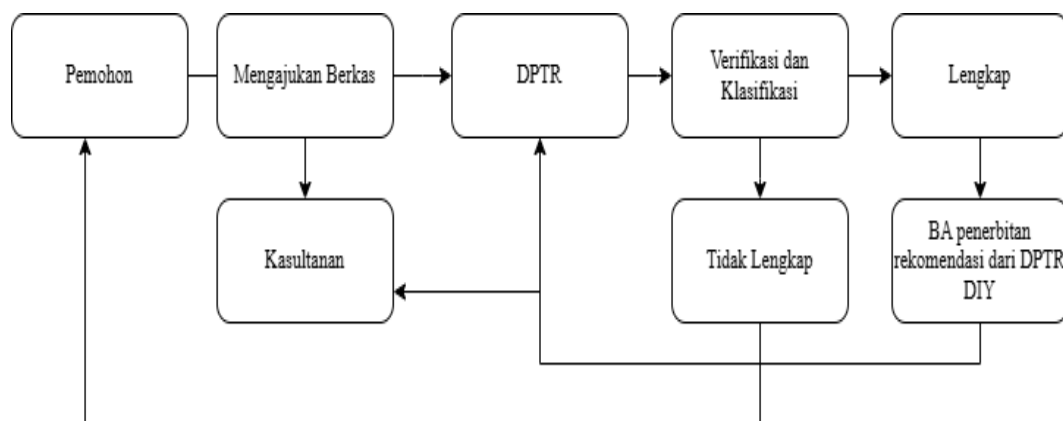
Untuk memperoleh Serat Palilah dari Panitikismo terkait pemanfaatan tanah milik Kasultanan, masyarakat atau instansi yang menempati dan memanfaatkan lahan harus mengajukan permohonan resmi. Proses pengajuan ini melibatkan beberapa tahapan serta pemenuhan dokumen persyaratan. Berdasarkan wawancara dengan Unit Penjagaan Aset PT KAI DAOP 6 Yogyakarta pada Maret 2025, dokumen yang harus disiapkan meliputi fotokopi Kartu Tanda Penduduk pemimpin instansi yang bersangkutan, pas foto pemimpin ukuran 4x6 sebanyak tiga lembar, surat kuasa yang dilegalisir jika dikuasakan, dan proposal permohonan yang memuat profil badan usaha atau institusi, maksud dan tujuan pemanfaatan tanah, serta data lengkap tanah termasuk persil, letak, dan denah lokasi dengan batas tanah yang jelas. Selain itu, diperlukan fotokopi akta pendirian atau perubahan badan usaha yang telah dilegalisir, atau salinan peraturan dasar institusi, serta surat keterangan tanah dari Kepala Desa dan Camat atau Kantor Pertanahan yang menyatakan bahwa tanah yang dimohon merupakan tanah Kasultanan atau Kadipaten dan tidak dalam sengketa.

Permohonan juga harus dilengkapi dengan rekomendasi pemanfaatan tanah dari Organisasi Perangkat Daerah terkait, yang memuat tujuan pemanfaatan, verifikasi surat keterangan tanah, kesesuaian pemanfaatan dengan rekomendasi Tim Koordinasi Penataan Ruang Daerah, serta informasi mengenai keberadaan atau pendirian bangunan di atas tanah sebelum Peraturan Gubernur DIY Nomor 49 Tahun 2018 diberlakukan. Rekomendasi terkait kesesuaian rencana tata ruang tidak diperlukan jika permohonan diajukan untuk bangunan yang telah berdiri dan tercatat sebagai aset badan hukum atau institusi; dalam kasus ini cukup disertakan surat keterangan dari pemohon.

Tahapan pelaksanaan permohonan dimulai dengan pengajuan berkas dalam tiga rangkap kepada Keraton Yogyakarta dan Dinas Pertanahan dan Tata Ruang (DPTR) DIY, masing-masing untuk pemohon, Kasultanan, dan DPTR DIY. Setelah diterima, DPTR DIY melakukan verifikasi dan klarifikasi terhadap dokumen dalam jangka waktu 30 hari kerja. Berdasarkan hasil permohonan, DPTR DIY membentuk tim verifikasi yang ditetapkan melalui keputusan Gubernur, melibatkan Kasultanan atau Kadipaten, Kantor Pertanahan Kabupaten/Kota, Kantor Wilayah BPN, dan perangkat daerah teknis lainnya.

Jika dokumen permohonan tidak lengkap, tim akan mengembalikannya kepada pemohon untuk diperbaiki. Jika lengkap, DPTR DIY menyusun berita acara hasil verifikasi yang ditandatangani oleh perwakilan DPTR DIY, Biro Hukum, dan Kasultanan atau Kadipaten. Berita acara ini menjadi dasar bagi Kepala DPTR DIY untuk menerbitkan Rekomendasi Pemanfaatan Tanah Kasultanan, yang kemudian disampaikan bersama dokumen administrasi pemohon kepada Kasultanan untuk disetujui. Kasultanan memiliki wewenang akhir untuk menyetujui atau menolak permohonan. Setelah disetujui, Serat Palilah diterbitkan sebagai bukti legalitas pemanfaatan tanah, misalnya pada kasus pemanfaatan emplasemen Stasiun Tugu Yogyakarta oleh PT KAI DAOP 6. Penerbitan Serat Palilah ini menegaskan tertib administrasi, kepastian hukum, dan akuntabilitas dalam pengelolaan tanah Kasultanan.

Berikut diagram alur seluruh proses pengajuan Serat Palilah berlangsung secara sistematis mulai dari persiapan dokumen, verifikasi oleh DPTR DIY, pembentukan tim koordinasi, hingga persetujuan akhir oleh Kasultanan, sehingga memastikan pemanfaatan tanah sesuai peraturan dan mendukung kepentingan publik maupun institusi pengguna tanah.



Gambar 1 Alur Permohonan Penerbitan Serat Palilah  
Sumber: Hasil Pengolahan Data Sekunder, 2025

Hingga saat ini, permohonan penerbitan *Serat Palilah* belum memiliki standar waktu penyelesaian yang pasti. Proses perizinannya bersifat kompleks dan sering memerlukan waktu cukup lama. Salah satu tahap penting dalam proses ini adalah analisis luasan tanah, untuk memastikan bahwa ukuran yang dimohon sesuai dengan kondisi riil. Selain itu, diperlukan verifikasi kesesuaian lahan dengan rencana tata ruang kota, serta pemeriksaan apakah tanah tersebut sedang dalam status sengketa. Jika ditemukan indikasi sengketa, Panitikismo akan turun langsung ke lapangan untuk melakukan pemeriksaan guna memperoleh informasi yang akurat dan dapat dipercaya.

Pada emplasemen Stasiun Tugu Yogyakarta, dokumen ini menjadi dasar legalitas penggunaan lahan oleh PT KAI DAOP 6. Serat Palilah tersebut tidak hanya menunjukkan bahwa PT KAI memperoleh izin resmi, tetapi juga menjadi prasyarat administratif sebelum terbitnya Serat Kekancingan sebagai bentuk izin jangka panjang. Hasil wawancara dengan pihak Kantor Pertanahan Kota Yogyakarta pada 10 April 2025 menjelaskan bahwa

penggunaan Serat Palilah oleh PT KAI termasuk bukti legalitas pemanfaatan tanah Kasultanan sesuai Peraturan Menteri ATR/BPN No. 2 Tahun 2022. Dalam peraturan tersebut ditegaskan bahwa untuk memperoleh Hak Pakai atau Hak Guna Bangunan atas tanah Kasultanan yang belum memiliki Serat Kekancingan, maka harus dilengkapi terlebih dahulu dengan Serat Palilah.

Dalam hukum nasional, Serat Palilah belum dapat dianggap sebagai bukti kepemilikan atau alas hak sebagaimana dimaksud dalam UUPA No. 5 Tahun 1960. Bukti alas hak memerlukan dokumen yang diterbitkan langsung oleh lembaga negara, seperti sertifikat dari BPN. Maka dari itu, Serat Palilah hanya berlaku dalam sistem hukum dan administrasi Kasultanan, dan untuk penguatan hak diperlukan Serat Kekancingan, yakni izin tertulis dengan jangka waktu 10 tahun dan dapat diperpanjang (Wibawanti et al., 2024).

PT KAI memperoleh Serat Palilah dengan nomor 02.0230/DDS/07/2024 dan 02.0231/DDS/07/2024, yang berlaku selama satu tahun sejak diterbitkan dan berakhir pada Juli 2025. Meskipun dikelola oleh Kasultanan, proses administrasi tanah tetap melibatkan Badan Pertanahan Nasional dan mengikuti ketentuan PP No. 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah, khususnya dalam hal penerbitan Hak Pakai atau Hak Guna Bangunan di atas tanah Sultan Ground. Oleh karena itu, PT KAI wajib mematuhi kewajiban sebagai pemegang hak pemanfaatan, termasuk menjaga dan tidak menyalahgunakan fungsi tanah tersebut.

Keberadaan Serat Palilah tersebut memberikan dasar hukum bagi PT KAI untuk melakukan penertiban terhadap permukiman liar di kawasan Bong Suwung, karena tanah tersebut secara hukum bukan zona permukiman. Langkah ini dilakukan demi kepastian hukum dan keselamatan operasional. Pemanfaatan tanah Sultan Ground oleh PT KAI untuk Stasiun Tugu Yogyakarta merupakan bentuk penggunaan tanah milik Kasultanan bagi kepentingan umum. Meskipun digunakan untuk fasilitas publik, status kepemilikannya tetap diakui sebagai milik Keraton. Setelah menjalin hubungan hukum melalui Serat Palilah, PT KAI memiliki tanggung jawab untuk memelihara tanah tersebut. Kewajiban ini tidak hanya menjadi tanggung jawab Kasultanan sebagai pemilik, tetapi juga instansi pengguna yang telah mendapatkan izin pemanfaatan.

### **Penertiban di Kawasan Bong Suwung Emplasemen Stasiun Tugu Yogyakarta**

Penertiban emplasemen Stasiun Tugu Yogyakarta bertujuan untuk mendukung kelancaran operasional kereta api, meningkatkan keamanan, serta mencegah pelanggaran aturan penggunaan lahan. Penertiban ini dilakukan terhadap 75 bangunan permanen dan satu balai pertemuan yang berdiri di atas lahan seluas 2.760,96 m<sup>2</sup>, berpedoman pada Surat Edaran Direktur Aset Non Railways Nomor 14/JB/312/KA-2013 dan Surat Edaran Direksi PT Kereta Api Indonesia Nomor SE.S/KA.201/IV/1/KA-2020. Penertiban dilaksanakan oleh PT KAI DAOP 6 Yogyakarta secara terstruktur, melalui serangkaian tahapan mulai dari perencanaan hingga pelaksanaan di lapangan, dengan melibatkan berbagai pihak terkait.

Langkah awal penertiban dimulai dengan perencanaan melalui koordinasi wilayah antara PT KAI dengan Walikota, Kapolres, Kepala Staf Kodim, Bappeda, Kemantren Jetis dan Gedongtengen. Koordinasi ini penting untuk menyamakan pemahaman tentang tujuan penertiban dan menyusun strategi pelaksanaan agar proses berjalan efektif, efisien, serta meminimalkan potensi konflik sosial. Hasil koordinasi menetapkan dukungan dari pemda dan aparat, menyusun rencana relokasi, dan membahas pengosongan area serta pengamanan perjalanan kereta api. Koordinasi wilayah agar proses berjalan lancar dan mendapatkan dukungan penuh dari berbagai pihak, dengan mempertimbangkan bahwa lahan tersebut seharusnya digunakan untuk operasional dan keselamatan kereta api, bukan sebagai permukiman.

Setelah koordinasi, disusun program kerja sebagai panduan pelaksanaan. Program ini memuat prioritas aset yang akan ditertibkan, kompleksitas permasalahan, pendekatan hukum yang akan digunakan, strategi pelaksanaan, rincian kegiatan, target waktu, hingga analisis biaya dan manfaatnya. Penyusunan program yang terencana memungkinkan semua tahapan berjalan sistematis dan mengurangi hambatan dalam pelaksanaan. Tahap berikutnya adalah pendataan aset (mapping) untuk mengetahui kondisi riil bangunan yang akan ditertibkan. Tim lapangan melakukan pengukuran berdasarkan batas tanah resmi PT KAI dan data pemetaan sebelumnya. Hasilnya menunjukkan terdapat 75 bangunan liar dan satu balai pertemuan semi permanen di sisi utara dan selatan rel. Jumlah penghuni tercatat 63 KK, dengan mayoritas ber-KTP DIY dan sebagian dari provinsi lain. Pendataan ini juga dilengkapi dengan analisis legalitas aset, klasifikasi sesuai tugas Direktorat Aset Non Railways, serta identifikasi masalah dan kajian SWOT.

Untuk mendukung operasionalisasi program, PT KAI DAOP 6 mengajukan anggaran kepada pusat melalui mekanisme Nota Permintaan Dana (NPD) yang memuat rencana biaya, jadwal pelaksanaan, dan justifikasi. Pengajuan ini dievaluasi dalam waktu maksimal tujuh hari kerja sebelum disetujui dan dilimpahkan ke pelaksana daerah. Setelah anggaran disetujui, proses penertiban dilanjutkan dengan sosialisasi kepada masyarakat terdampak. Sosialisasi dilakukan dalam dua tahap, yakni pemberian informasi awal terkait rencana dan waktu pelaksanaan, serta tahap eksekusi yang menjelaskan detail bantuan, kompensasi, dan teknis pelaksanaan. Sosialisasi ini melibatkan tokoh masyarakat dan aparat kewilayahan untuk memastikan informasi tersampaikan dengan baik dan aspirasi masyarakat dapat ditampung.

Tahap selanjutnya adalah mediasi antara PT KAI dan warga Bong Suwung, yang difasilitasi di Kantor Kemantren dan DPRD DIY. Dalam mediasi ini, masyarakat meminta tenggang waktu dan tempat relokasi, sementara PT KAI tetap berpegang pada rencana karena penertiban sudah dirancang sejak 2021. Hingga mediasi terakhir, belum tercapai kesepakatan karena warga menolak penertiban dan menuntut kompensasi serta relokasi yang layak. Meskipun belum ada titik temu, PT KAI tetap melanjutkan tahapan berikutnya sesuai prosedur.

Pemberian surat peringatan dilakukan bertahap sebagai bentuk peringatan resmi kepada warga. Surat peringatan pertama dikirim pada 5 September 2024 dengan masa



berlaku tujuh hari. Surat kedua dikirim 13 September 2024, juga dengan masa berlaku tujuh hari, disusul surat ketiga pada 20 September 2024 yang berlaku selama lima hari. Surat-surat ini disampaikan langsung ke warga dan aparat wilayah dengan dokumentasi lengkap. Tujuannya untuk memberi waktu kepada warga bersiap, mengemas barang, dan menghindari pembongkaran paksa tanpa peringatan. Setelah masa peringatan habis, PT KAI melanjutkan ke tahap eksekusi.

Eksekusi penertiban dilakukan pada 3 Oktober 2024, melibatkan pegawai PT KAI DAOP 6, aparat gabungan dari Satpol PP dan Kepolisian, serta dukungan dari Muspika dan Muspida setempat. Penertiban dilakukan dengan pendekatan humanis namun tetap tegas sesuai aturan hukum. Proses pembongkaran dilakukan secara cepat agar tidak mengganggu perjalanan kereta, dengan dukungan logistik seperti truk dan pekerja untuk mengangkut puing bangunan. Penertiban ini dilakukan untuk mengembalikan fungsi lahan sebagai jalur operasional dan jalur keselamatan kereta api, serta menciptakan ketertiban lingkungan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Dalam pelaksanaan penertiban, PT KAI DAOP 6 Yogyakarta telah memberikan uang kompensasi kepada warga Bong Suwung sesuai dengan Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia Nomor: KEP/U.JB.312/IV/1/KA-2013 tentang Pedoman Pelaksanaan Penertiban Bangunan di Atas Aset Tanah PT KAI. Besaran uang bongkar yang diberikan adalah Rp250.000 per meter persegi untuk bangunan permanen dan Rp200.000 per meter persegi untuk bangunan semi permanen. Namun, kompensasi tersebut dinilai tidak memadai oleh masyarakat karena dianggap belum mencukupi untuk memperoleh tempat tinggal baru yang layak. Hal ini diperkuat oleh pendapat Wahyuni (2022) yang menyatakan bahwa kompensasi layak adalah kompensasi yang menjamin tidak terjadinya penurunan kualitas hidup masyarakat pasca-penggusuran, khususnya melalui penyediaan hunian pengganti yang memadai.

Pasca penertiban, PT KAI melaksanakan penjagaan aset agar lahan tidak kembali dikuasai pihak lain. Penjagaan dilakukan dengan menempatkan personel keamanan, memasang pagar di sekitar area, serta menampilkan informasi resmi mengenai status kepemilikan aset. Tindakan ini menjadi penting agar hasil penertiban tidak sia-sia dan lahan dapat segera dimanfaatkan sesuai rencana pengembangan perusahaan.

Jika dibandingkan dengan Surat Edaran Direktur Aset Non Railways Nomor 14/JB.312/KA-2013, pelaksanaan penertiban di Bong Suwung memiliki tahapan yang hampir sama, meskipun terdapat perbedaan urutan kegiatan. Surat edaran menekankan pendataan dan aspek administratif sebagai tahap awal, sedangkan penertiban di Bong Suwung menempatkan koordinasi kewilayahan sebagai prioritas. Perbedaan ini muncul karena kondisi sosial masyarakat setempat yang menuntut pendekatan lebih humanis agar pelaksanaan tidak menimbulkan konflik.

Secara keseluruhan, penertiban di Bong Suwung menunjukkan bahwa meskipun prosedur administratif penting, faktor sosial dan kondisi lapangan tidak dapat diabaikan. Penertiban yang dilakukan PT KAI DAOP 6 berhasil mengembalikan fungsi lahan emplasemen,

namun di sisi lain menimbulkan persoalan baru berupa hilangnya tempat tinggal dan pekerjaan bagi warga terdampak. Kondisi ini memperlihatkan perlunya strategi penertiban yang tidak hanya berorientasi pada keamanan operasional kereta api, tetapi juga memperhatikan aspek kesejahteraan masyarakat agar tercipta keseimbangan antara kepentingan negara, perusahaan, dan warga.

### **Hambatan dalam Pelaksanaan Penertiban di emplasemen Stasiun Tugu Yogyakarta**

Dalam dinamika kehidupan sosial, konflik antara masyarakat dan institusi merupakan fenomena yang hampir tidak bisa dihindari. Hubungan antara warga yang sudah lama menempati suatu kawasan dengan lembaga negara atau perusahaan pemilik hak tanah melahirkan tarik ulur kepentingan, yang berujung pada gesekan, penolakan, bahkan perlawanan (Rizaldi et al., 2023). Situasi semacam ini tampak jelas dalam kasus penertiban yang dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia (KAI) Daerah Operasi (DAOP) 6 Yogyakarta terhadap bangunan di emplasemen Stasiun Tugu, khususnya kawasan Bong Suwung.

Penertiban ini tidak berlangsung mulus, sebab terdapat hambatan yang bersumber dari masyarakat penghuni maupun dari mekanisme komunikasi yang terjalin antara warga dengan pihak PT KAI. Hambatan utama yang mencuat adalah ketidaksepakatan mengenai besaran uang bongkar yang ditawarkan kepada masyarakat Bong Suwung. Nominal yang diberikan, menurut PT KAI, didasarkan pada aturan internal perusahaan dan ketentuan hukum yang berlaku. Namun bagi masyarakat, angka tersebut tidak sebanding dengan nilai ekonomi, sosial, maupun emosional yang mereka rasakan dari hunian yang sudah ditempati selama bertahun-tahun.

Pada awalnya, PT KAI DAOP 6 Yogyakarta menawarkan kompensasi berupa uang bongkar sebesar Rp150.000 per meter persegi untuk bangunan semi permanen dan Rp200.000 per meter persegi untuk bangunan permanen. Tawaran tersebut dianggap terlalu rendah oleh masyarakat. Mereka menilai bahwa angka yang diajukan tidak mencerminkan nilai bangunan yang mereka miliki, tidak proporsional dengan biaya hidup, serta tidak mampu menopang kebutuhan ekonomi setelah mereka kehilangan tempat tinggal maupun lokasi usaha. Bagi warga Bong Suwung, uang bongkar bukan hanya sekadar biaya teknis untuk merobohkan bangunan, melainkan juga modal awal untuk memulai kehidupan baru. Oleh karena itu, nominal yang rendah dinilai sebagai bentuk ketidakadilan sekaligus menimbulkan rasa ketidakpastian terhadap masa depan masyarakat.

Penolakan warga terhadap uang bongkar kemudian berkembang menjadi aksi kolektif. Warga mengekspresikan keberatan mereka melalui demonstrasi di halaman Kantor DAOP 6 Yogyakarta. Aksi tersebut berlangsung setelah keluarnya surat peringatan ketiga, yang menurut prosedur menjadi tanda bahwa proses penggusuran akan segera dilakukan. Demonstrasi ini tidak semata-mata menolak penertiban, tetapi juga menyuarakan keresahan warga akan hilangnya tempat tinggal dan sumber mata pencaharian. Bong Suwung bagi penghuni bukan hanya lokasi hunian, melainkan juga ruang ekonomi yang menopang

kehidupan sehari-hari. Kehilangan kawasan tersebut berarti kehilangan akses terhadap penghasilan, relasi sosial, dan rasa aman.

Dalam proses komunikasi, masyarakat juga menilai bahwa penertiban yang dilakukan oleh PT KAI terasa mendadak. Warga merasa tidak diberi waktu yang cukup untuk menyiapkan diri, mencari tempat tinggal baru, ataupun menata kembali kehidupan mereka setelah penggusuran. Dari perspektif warga, kebijakan ini terkesan menempatkan mereka dalam posisi lemah, tanpa ruang untuk bernegosiasi atau menyampaikan alternatif. Tidak mengherankan jika masyarakat kemudian mengajukan tuntutan tambahan berupa relokasi. Mereka berharap PT KAI tidak hanya memberikan uang bongkar, tetapi juga menyiapkan lahan pengganti. Namun, PT KAI menolak permintaan tersebut dengan alasan bahwa relokasi tidak tercantum dalam aturan resmi perusahaan. Berdasarkan Keputusan Direksi PT KAI Nomor KEP.U/KB.312/IV/11/KA-2013, yang diatur hanyalah pemberian dana kebutuhan bongkar dan ongkos pindah, tanpa kewajiban penyediaan tempat tinggal baru.

Ketegangan semakin meningkat ketika warga Bong Suwung membawa aspirasi mereka ke ranah legislatif. Demonstrasi pun dilakukan di Gedung DPRD DIY, dengan harapan agar lembaga ini dapat menjembatani kepentingan mereka dengan pihak PT KAI. Kehadiran DPRD dianggap penting karena lembaga legislatif memiliki posisi sebagai kelompok superordinat, yakni pihak dengan kedudukan lebih tinggi dalam struktur hierarki sosial dan politik. Harapan masyarakat terhadap campur tangan DPRD menunjukkan bahwa konflik ini tidak hanya menyangkut soal ekonomi, tetapi juga menyentuh dimensi politik representasi dan legitimasi.

Dari sudut pandang sosiologis, perlawanan masyarakat Bong Suwung dapat dijelaskan melalui konsep subordinasi dan superordinasi. Warga sebagai kelompok subordinat menghadapi posisi tawar yang lemah ketika berhadapan dengan institusi besar seperti PT KAI. Keterbatasan akses informasi, lemahnya kekuatan hukum, dan keterikatan emosional terhadap wilayah hunian membuat warga lebih memilih jalan perlawanan terbuka ketimbang menerima keputusan sepihak. Hal ini sejalan dengan temuan penelitian Dani & Putra, (2020b), yang menunjukkan bahwa dalam kasus serupa di Pasar Tarandam, Padang Timur, penolakan masyarakat juga muncul karena adanya harapan bahwa pihak berwenang akan memberikan solusi yang lebih adil.

Bong Suwung bukan hanya sekadar tempat tinggal bagi warga, tetapi juga pusat kehidupan sosial, ekonomi, dan relasi antar warga. Penertiban mengancam seluruh aspek tersebut secara bersamaan. Oleh karena itu, meskipun secara hukum PT KAI memiliki hak penuh atas lahan tersebut, masyarakat tetap bersikeras untuk tidak pindah karena merasa keberadaan mereka akan terhapus. Namun, dalam konteks keselamatan dan operasional kereta api, penertiban tetap harus dilakukan. Karena itu, penting bagi masyarakat untuk menerima bahwa kawasan Bong Suwung memang harus dikembalikan sesuai fungsi awalnya, yakni sebagai jalur operasional kereta api.

Selain faktor ekonomi, terdapat pula dimensi sosial yang memperkuat penolakan masyarakat. Bong Suwung bukan hanya tempat tinggal, tetapi juga pusat aktivitas sosial yang telah mereka bangun selama puluhan tahun. Relasi antarwarga, solidaritas komunitas, serta

identitas kolektif mereka melekat pada ruang tersebut. Hilangnya kawasan itu berarti pula hilangnya jaringan sosial yang selama ini menopang kehidupan mereka. Inilah yang disebut sebagai “ekonomi substensi,” di mana keberlangsungan hidup sehari-hari sangat bergantung pada ruang fisik tertentu. Jika ruang tersebut hilang, maka keberlangsungan hidup mereka juga terguncang.

Hambatan lain yang muncul adalah kurangnya pemahaman masyarakat terhadap regulasi pertanahan dan aturan hukum terkait kepemilikan lahan. Banyak warga beranggapan bahwa karena mereka sudah menempati lahan tersebut dalam jangka waktu lama, maka mereka berhak atas kepemilikan atau setidaknya hak pakai. Padahal, lahan Bong Suwung merupakan bagian dari tanah Sultan Ground yang telah diizinkan pemanfaatannya kepada PT KAI melalui serat palilah, sebelum nantinya diterbitkan serat kekancingan. Dari sisi hukum, posisi masyarakat jelas lemah, karena keberadaan mereka di atas tanah tersebut tidak memiliki dasar legal. Namun, ketidakpahaman hukum ini membuat mereka tetap bersikeras menolak penertiban, sebab yang lebih dominan bagi mereka adalah logika kebutuhan hidup, bukan logika legalitas.

Kondisi ini memperlihatkan adanya gap komunikasi dan kesenjangan pemahaman antara masyarakat dengan PT KAI. Di satu sisi, PT KAI berpegang pada aturan formal yang mengatur pengelolaan aset tanah perusahaan. Di sisi lain, masyarakat menuntut adanya pertimbangan humanis yang memperhatikan dampak sosial dan ekonomi. Perbedaan perspektif ini membuat proses penertiban penuh dengan resistensi. Dalam kerangka lebih luas, kasus di Bong Suwung menunjukkan pola yang sama dengan konflik penertiban di berbagai daerah lain di Indonesia. Hambatan selalu muncul ketika ada ketidakcocokan antara kompensasi yang ditawarkan dengan harapan masyarakat, serta ketika proses komunikasi tidak berjalan transparan dan partisipatif. Hambatan ini melahirkan aksi perlawanan berupa demonstrasi, permintaan relokasi, hingga advokasi ke lembaga legislatif.

Pada akhirnya, hambatan-hambatan dalam pelaksanaan penertiban di emplasemen Stasiun Tugu Yogyakarta dapat dirangkum pada beberapa aspek penting. Pertama, ketidaksepakatan nominal uang bongkar yang dianggap terlalu rendah oleh masyarakat. Kedua, penolakan yang lahir dari ketidakpahaman hukum serta keterikatan sosial dan ekonomi masyarakat terhadap kawasan Bong Suwung. Ketiga, ketiadaan mekanisme relokasi dalam aturan PT KAI yang bertentangan dengan ekspektasi warga. Keempat, kurangnya komunikasi dan waktu yang memadai bagi masyarakat untuk mempersiapkan diri. Semua faktor ini menyatu dan menciptakan hambatan yang membuat proses penertiban berjalan penuh gesekan.

Dengan demikian, hambatan penertiban di Bong Suwung bukan sekadar persoalan teknis administratif, melainkan persoalan sosial yang kompleks. Ia mencakup dimensi ekonomi, hukum, sosial, hingga politik. Perbedaan kepentingan antara masyarakat dan PT KAI membuat konflik ini sulit diselesaikan tanpa adanya pendekatan yang lebih partisipatif, adil, dan berorientasi pada kemanusiaan.

### **Solusi Dalam Pelaksanaan Penertiban di Emplasemen Stasiun Tugu Yogyakarta**

Keberhasilan suatu instansi dapat dinilai dari kemampuannya dalam mengatasi tantangan dan hambatan yang muncul di lapangan. Hal ini tampak dalam langkah yang ditempuh PT KAI DAOP 6 Yogyakarta ketika menghadapi persoalan penertiban bangunan liar di kawasan Bong Suwung, emplasemen Stasiun Tugu Yogyakarta. Proses tersebut tidak hanya menyangkut penegakan aturan, tetapi juga melibatkan aspek sosial yang cukup rumit dan kompleks, sehingga diperlukan strategi yang menyeluruh dan tepat sasaran.

Salah satu hambatan utama dalam pelaksanaan penertiban berkaitan dengan penolakan atas kompensasi biaya pembongkaran. Untuk mengatasi hal tersebut, langkah awal yang ditempuh ialah melaksanakan sosialisasi ulang kepada masyarakat penghuni kawasan Bong Suwung. Sosialisasi ini dimaksudkan untuk memberikan pemahaman yang lebih jelas bahwa penertiban dilakukan bukan sekadar penegakan aturan, melainkan juga demi menjaga keselamatan perjalanan kereta api, menghindari gangguan operasional, serta mencegah risiko kecelakaan di jalur rel. Keberadaan bangunan liar di sekitar rel menimbulkan bahaya serius, mengingat banyak bangunan yang berdiri dengan konstruksi semi permanen dan rentan roboh, selain menimbulkan ketidaknyamanan akibat kebisingan kereta api.

Dalam sosialisasi ditegaskan pula dasar hukum yang melarang pendirian bangunan di sekitar jalur kereta api. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, terdapat ketentuan mengenai larangan mendirikan bangunan dalam jarak 6 meter dari ruang milik jalur kereta api dan 9 meter dari ruang pengawasan jalur kereta api. Ketentuan ini bertujuan untuk memastikan keselamatan serta ketertiban tata ruang di kawasan perkeretaapian.

Namun dalam praktiknya, tahapan sosialisasi di Bong Suwung hanya dilakukan dua kali, padahal sesuai Surat Edaran Direktur Aset Non Railways, seharusnya sosialisasi dilaksanakan sebanyak tiga kali. Tahapan pertama berupa pengumuman rencana penertiban sekaligus penyampaian jadwal mediasi. Tahap kedua berupa forum negosiasi yang bisa dilakukan lebih dari sekali agar tersedia ruang konsultasi dan pertimbangan sebelum masuk ke tahap akhir. Sosialisasi tahap ketiga mestinya menegaskan langkah eksekusi, termasuk jadwal pembongkaran, mekanisme pembayaran, serta besaran kompensasi yang diberikan. Ketidaklengkapan tahapan sosialisasi ini berakibat pada rendahnya pemahaman masyarakat mengenai larangan mendirikan bangunan di atas tanah yang bukan peruntukannya dan tidak memiliki legalitas hukum.

Sosialisasi ulang menjadi solusi penting untuk meningkatkan kesadaran hukum dan pemahaman terhadap aturan yang berlaku. Melalui penyampaian informasi secara intensif dan berkesinambungan, masyarakat diharapkan memahami risiko tinggal di kawasan rel serta menyadari pentingnya menjaga keselamatan perjalanan kereta api. Keterlibatan aparat setempat, seperti unsur Muspika atau Muspida, dapat memperkuat efektivitas sosialisasi sekaligus menambah legitimasi dalam proses penertiban. Dengan demikian, langkah ini diharapkan mampu mengurangi resistensi sekaligus menciptakan kepatuhan terhadap aturan tata ruang di kawasan perkeretaapian.

Selain sosialisasi, strategi lain yang ditempuh adalah mediasi. Mediasi dipilih karena mampu menghadirkan pihak ketiga yang netral untuk menjembatani kepentingan kedua belah pihak. Dalam forum mediasi, perwakilan masyarakat Bong Suwung diberikan kesempatan untuk menyampaikan pandangan, kekhawatiran, dan harapan, sedangkan pihak PT KAI DAOP 6 Yogyakarta menyampaikan dasar hukum, tujuan penertiban, serta tawaran solusi. Diskusi terbuka yang terjadi diharapkan dapat menumbuhkan rasa saling pengertian dan menghasilkan kesepakatan yang adil tanpa membebani salah satu pihak.

Pelaksanaan mediasi dilakukan secara tertutup di kantor PT KAI DAOP 6 dengan durasi kurang lebih dua jam. Hasil mediasi menetapkan peningkatan besaran kompensasi, yakni Rp200.000 per meter persegi untuk bangunan semi permanen yang sebelumnya hanya Rp150.000, serta Rp250.000 per meter persegi untuk bangunan permanen dari sebelumnya Rp200.000. Keputusan ini selaras dengan Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia Nomor KEP.U/JP.312/IV/11/KA-2013 tentang Pedoman Pelaksanaan Penertiban Bangunan di Atas Aset Tanah PT Kereta Api Indonesia.

Mediasi tidak hanya menyelesaikan persoalan kompensasi, tetapi juga berperan memperlancar hubungan antara PT KAI DAOP 6 dengan masyarakat di sekitar kawasan rel. Kehadiran forum ini memungkinkan terciptanya komunikasi yang lebih konstruktif, sehingga pelaksanaan penertiban dapat berjalan lebih lancar. Walau demikian, penertiban menimbulkan dampak sosial yang cukup besar. Sebagian masyarakat kehilangan tempat tinggal dan harus berpindah ke lokasi lain, sementara sebagian lainnya memilih kembali ke daerah asal. Sebagian kecil mendapatkan bantuan penampungan sementara dari LSM, salah satunya di Gedung Perkumpulan Keluarga Berencana Indonesia (PKBI) Taman Siswa, meski masih terdapat puluhan orang yang belum memiliki tempat tinggal tetap dan berpindah ke kawasan lain seperti Parangkusumo, Bantul.

Upaya sosialisasi dan mediasi yang dilakukan PT KAI DAOP 6 Yogyakarta mencerminkan strategi penertiban yang tidak hanya berorientasi pada kepentingan hukum dan keselamatan operasional, tetapi juga berusaha memperhatikan dimensi sosial. Walaupun belum sepenuhnya menyelesaikan masalah relokasi, pendekatan tersebut setidaknya menunjukkan komitmen untuk menyeimbangkan antara penegakan aturan dengan kepedulian terhadap kondisi masyarakat. Pada akhirnya, penertiban bangunan liar di kawasan emplasemen Stasiun Tugu Yogyakarta menjadi bagian penting dalam menciptakan tata ruang yang lebih tertib, aman, dan sesuai dengan perencanaan jangka panjang demi kelancaran perjalanan kereta api serta keselamatan publik.

## Kesimpulan

Serat Palilah merupakan dokumen hukum yang dikeluarkan oleh Panitikismo sebagai izin sementara pemanfaatan tanah Kasultanan, termasuk untuk kawasan emplasemen Bong Suwung, meskipun belum diakui sebagai alas hak dalam hukum nasional. Dokumen ini memiliki kekuatan hukum lokal yang cukup untuk menjadi dasar pelaksanaan penertiban oleh PT KAI, terutama karena kawasan tersebut masuk dalam zona keselamatan operasional

kereta api. Penertiban yang dilakukan PT KAI didukung legalitas administratif, tetapi menimbulkan konflik sosial akibat rendahnya pemahaman masyarakat tentang status hukum tanah dan ketidaksepakatan atas kompensasi. Temuan ini mengindikasikan perlunya pendekatan yang lebih komunikatif dan partisipatif dalam penataan lahan, serta membuka peluang penelitian lanjutan untuk mengkaji efektivitas Serat Palilah sebagai dasar pemanfaatan tanah jangka panjang dan pengembangan skema kompensasi serta relokasi yang lebih adil bagi masyarakat terdampak.

## Daftar Pustaka

- Asmariati, R., Aryanti, D., Fajar Agung Mulia, & Jomy Yunaldi. (2021). Arahan Penataan Permukiman Kumuh Kelurahan Sawahan Timur Kecamatan Padang Timur Kota Padang. *Jurnal Rekayasa*, 10(2), 84–94. <https://doi.org/10.37037/jrftsp.v10i2.59>
- Dani, M. P. R., & Putra, E. V. (2020). Perlawanan Masyarakat Terhadap Kebijakan Penggusuran (Studi kasus: Konflik Pedagang Pasar Tarandam dengan PT. KAI). *Jurnal Perspektif*, 3(3), 474–481. <https://doi.org/10.24036/perspektif.v3i3.319>
- Fahik, T. D. S., Witjaksono, A., & Gai, A. M. (2024). Analisis Faktor-Faktor Penyebab Masyarakat Bermukim di Sempadan Rel Kereta Api Jl. Batang Hari-Jl. Karya Timur, Kecamatan Blimbing Kota Malang. *Urban Planning, Spatial, Culture, Landscape, Environment and Social Studies*, 1(1), 24–35.
- Fakhrurrozy, M. (2022). Akibat Hukum Pendirian Permukiman di Atas Tanah PT. Kereta Api Indonesia. *Dinamika*, 28(14), 5113–5123.
- Gautama, T., Firdaus F, M. W., & Taufiq, M. S. (2024). Sultan Ground: Dialektika Pluralisme Hukum Dalam Pengelolaan Hukum Pertanahan Nasional. *Muhammadiyah Law Review*, 8(2), 1–14. <https://doi.org/10.24127/mlr.v8i2.3562>
- Ivanda, M. N., & Yusron MZ, M. (2024). Tinjauan Yuridis Terhadap Perlindungan Hukum Bagi Para Pihak Penyewa Dengan PT. Kai Semarang Sesuai Putusan PN Semarang Nomor 27 / Pdt . G / 2016 / Pn . Smg. *Jurnal Hukum Bisnis*, 8(1), 1250–1259.
- Nisa, A. K. (2023). *Jarak permukiman warga dengan rel kereta api ditinjau dari undang-undang no 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian dan Masalah Mursalah: Studi di Stasiun Malang Kota Lama* [Thesis]. Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim.
- Prasetya, D. B. C., Mujiburohman, D. A., & Supama, Y. (2024). Dinamika Legalisasi Tanah Desa di Kabupaten Sleman, Yogyakarta: Pengaturan, Pelaksanaan, dan Implikasinya. *Widya Bhumi*, 4(2), 136–158. <https://doi.org/10.31292/wb.v4i2.105>
- Rizaldi, M., Mujiburohman, D. A., & Pujiriyani, D. W. (2023). Mediasi Sebagai Alternatif Penyelesaian Sengketa Tumpang Tindih Tanah Antara Hak Guna Usaha dan Hak Milik. *Widya Bhumi*, 3(2), 137–151. <https://doi.org/10.31292/wb.v3i2.62>

- Sulistiowati, -, Ismail, N., & Rahman, T. El. (2021). Status Kepemilikan Dan Pemanfaatan Tanah Grondkaart di Stasiun Depok Baru, Lenteng Agung, dan Tanjung Barat. *Jurnal Hukum & Pembangunan*, 50(4), 1004. <https://doi.org/10.21143/jhp.vol50.no4.2868>
- Tilman, A., Mujiburohman, D. A., & Dewi, A. R. (2021). Legalisasi Tanah Kasultanan dan Tanah Kadipaten Di Daerah Istimewa Yogyakarta. *Riau Law Journal*, 5(1). <https://doi.org/10.30652/rlj.v5i1.7852>
- Tuakia, R. M., & Silviana, A. (2023). Penggunaan Tanah Aset Milik PT. Kereta Api oleh Masyarakat. *Jurnal Ilmiah Universitas Batanghari Jambi*, 23(2), 1463. <https://doi.org/10.33087/jiubj.v23i2.3100>
- Umar, J. (2021). Kewenangan Otonomi Daerah: Sistem Pertanahan Daerah Istimewa Yogyakarta. *Cerdika: Jurnal Ilmiah Indonesia*, 1(2), 114–119. <https://doi.org/10.59141/cerdika.v1i2.27>
- Wahyuni, R. (2022). Perlindungan Hak Atas Tempat Tinggal Warga Terdampak Penggusuran di Kawasan Perkotaan Berdasarkan Perspektif Ham. *Jurnal Yuridis*, 9(1), 37–55. <https://doi.org/10.35586/jjur.v9i1.4170>
- Wahyuningsih, P., Sulistyorini, R., & Sutiyo, B. U. (2023). Arah Kebijakan dalam Penataan Kawasan Sempadan Rel Kereta Api di Kecamatan Labuhan Ratu Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bandar Lampung Tahun 2021-2041. *Administratio: Jurnal Ilmiah Administrasi Publik dan Pembangunan*, 14(2), 123–136. <https://doi.org/10.23960/administratio.v14i2.397>
- Wibawanti, E. S., Murjiyanto, R., Pratiwi, W. B., & Harahap, I. A. R. (2024). Kepastian dan Perlindungan Hukum Penggunaan Tanah Kasultanan dan Kadipaten oleh Masyarakat Pasca Undang-Undang Keistimewaan Daerah Istimewa Yogyakarta. *Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM*, 31(3), 536–559. <https://doi.org/10.20885/iustum.vol31.iss3.art3>
- Wirawan, V. (2019). Kajian Tertib Administrasi Pertanahan Tanah Kasultanan dan Tanah Kadipaten Setelah Berlakunya Perdais Yogyakarta. *Jurnal Ilmiah Penegakan Hukum*, 6(2), 161. <https://doi.org/10.31289/jiph.v6i2.2989>