

1. PENDAHULUAN

1. 1. Latar Belakang

Kota dapat didefinisikan sebagai sebuah tempat pemukiman yang dihuni secara permanen yang warga atau penduduknya membentuk sebuah kesatuan hidup yang lebih besar pengelompokannya daripada sebuah klen atau marga atau keluarga luas (Suparlan, 2004: 51). Kota berkembang dari yang sederhana menuju tingkat kompleksitas yang makin lama makin beragam. Perkembangan fisik kota diikuti pula dengan perkembangan kompleksitas kota, yaitu penduduk yang semakin padat dan semakin beragam. Keberagaman penduduk kota ini adalah dengan semakin banyaknya penggolongan etnis, ras, agama, dan sosial-ekonominya.

Salah satu faktor yang berperan dalam pertumbuhan suatu kota adalah faktor sosial yang terutama diwujudkan melalui urbanisasi¹. Urbanisasi dapat diartikan sebagai hal-hal yang mencakup arus perpindahan penduduk dari desa ke kota. Suparlan (2004b: 53) mengungkapkan pengertian urbanisasi sebagai perpindahan penduduk dari pedesaan ke perkotaan, baik untuk menetap di kota maupun untuk tinggal sementara, karena ingin menaikkan status sosial melalui pekerjaan dengan pendapatan ekonomi yang lebih baik daripada yang diperoleh di desa.

Kota menjadi pusat orientasi bagi orang-orang yang mendambakan sejumlah fasilitas, kenyamanan, dan nilai-nilai yang hanya terdapat di kota. Inilah yang menjadi faktor penarik bagi para calon pendatang yang tadinya hidup di lingkungan pedesaan untuk melakukan perpindahan ke lingkungan perkotaan. Menurut Suparlan (Suparlan, 1980: 291), keputusan untuk bermigrasi ke kota diperkuat lagi oleh adanya berbagai berita mengenai kota ataupun mengenai

¹ Faktor sosial lainnya adalah perpindahan penduduk dari satu kota ke kota lainnya yang bisa terjadi karena alasan ekonomi dan pendidikan. Selain faktor sosial, faktor lingkungan juga sangat penting dalam menentukan tempat atau lokasi bagi muncul dan berkembangnya sebuah kota. Hal ini terkait dengan penentuan sebuah wilayah sebagai tempat kegiatan industri menjadi faktor penting bagi kemunculan dan perkembangan sebuah kota. Penentuan wilayah ini pada akhirnya turut mempengaruhi arus perpindahan penduduk ke kota yang bersangkutan (Suparlan, 2004b: 53-54).

daerah lain melalui berbagai media massa, dari teman dan kerabat yang pernah pergi ke kota, atau juga dari para calo yang mencari tenaga kerja di desa.

Suparlan (1980: 292-293, 2004b: 108-109) mengkaji masalah pendatang di kota Jakarta, yang pada hakikatnya dapat pula diterapkan pada kota-kota besar lainnya di Indonesia. Menurutnya, kedatangan para pendatang dapat digolongkan menjadi mereka yang datang ke Jakarta atas usaha sendiri (ada yang langsung datang ke Jakarta dari tempat asalnya; dan ada yang baru datang di Jakarta setelah untuk sementara menetap di tempat-tempat lainnya), dan mereka yang datang dalam suatu rombongan yang diorganisir oleh calo tenaga kerja. Para pendatang yang mempunyai teman atau kerabat yang telah berada di kota, mereka dapat menjadi tukang becak menjadi tukang minyak tanah eceran, tukang sayur, pembantu, pedagang kaki lima, dan berbagai pekerjaan di sektor informal lainnya atas rekomendasi teman atau kerabat mereka itu.

Para pendatang di Jakarta dapat pula digolongkan menjadi mereka yang datang ke Jakarta untuk tidak pulang ke tempat asalnya (biasanya karena alasan keamanan), yang datang untuk sementara dalam waktu-waktu tertentu setiap tahunnya (biasanya pekerja musiman dari pinggiran kota Jakarta), dan mereka yang datang ke Jakarta untuk melihat kemungkinan bagi memperbaiki taraf kehidupan mereka. Jika mengalami kegagalan di kota Jakarta biasanya lalu pergi ke kota atau tempat lainnya, dan kalau berhasil mereka lalu menetap di Jakarta dan setidaknya setahun sekali pulang menengok tempat asalnya. Di antara pendatang tersebut dapat digolongkan lagi menjadi mereka yang bujangan (pria dan wanita), bujangan lokal (yang meninggalkan istri dan anak di kampung halaman untuk sementara (Suparlan, 1980: 293)².

² Parsudi Suparlan (2004b: 108-109) lebih jelasnya membedakan para pendatang (khususnya di Kota Jakarta) menjadi lima kategori berdasarkan kredibilitas dan tingkat survival mereka di kota sebagai berikut:

1. pendatang dengan modal uang, mempunyai relasi/kerabat/teman, dan dengan bekal pengetahuan keterampilan yang memadai.
2. pendatang tanpa modal, hanya uang untuk biaya hidup sekedarnya, tetapi mempunyai relasi/kerabat/teman yang dapat dimintai tolong, dan memiliki keterampilan yang memadai.
3. pendatang tanpa modal, mempunyai relasi/kerabat/teman, tetapi tidak mempunyai keterampilan yang memadai.

Urbanisasi menurut McGee (1971) dapat merubah pertumbuhan struktur kesempatan kerja di kota (Rusli Ramli, 1992: 45). Urbanisasi dan pemekaran kota menyebabkan perluasan kesempatan kerja di perkotaan dalam sektor-sektor formal kurang mampu menyerap seluruh pertambahan angkatan kerja. Sementara itu, para pendatang guna melangsungkan kehidupannya, harus memenuhi kebutuhan-kebutuhannya, terutama kebutuhan primer. Kelebihan angkatan kerja yang tidak tertampung karena banyaknya pendatang, mempercepat tumbuhnya sektor informal³ yang menjadi alternatif paling cocok dalam menghadapi kehidupan ekonomi di kota (Rusli Ramli, 1992: 175).

Konsep sektor informal pertama kali diperkenalkan oleh Keith Hart (1982), dalam rangka membedakan dua bentuk kesempatan kerja yang terdapat di perkotaan, yaitu kesempatan kerja di sektor formal dan informal (Suparlan, 2004b: 78). Selanjutnya Hart menggambarkan sektor informal tersebut sebagai angkatan kerja perkotaan (*urban labort force*) serta berada di luar pasar kerja yang terorganisir, sehingga kebanyakan diskusi mengenai sektor informal sering berangkat dari ciri-ciri dualistik yang melekat pada ekonomi perkotaan di negara-negara dunia ketiga. Hal ini menyebabkan istilah sektor informal sering dikaitkan pada suatu dikotomi, dimana ciri-ciri yang satu dengan yang lainnya bertolak belakang yaitu formal dan informal.

Menurut Breman (1985: 139), kesempatan kerja sektor formal itu sendiri terdiri dari pekerjaan yang mempunyai ciri-ciri sebagai pekerjaan yang saling berkaitan dan bagian dari suatu struktur pekerjaan yang terorganisasi, secara resmi terdaftar dalam statistik perekonomian, dan persyaratan kerja dilindungi oleh hukum (Somantri, 1989: 3). Sektor formal ini antara lain dapat dikaitkan dengan dikaitkan sebagai buruh upahan (*wage labor*) pada pekerjaan permanen seperti

-
4. pendatang tanpa modal, tidak mempunyai relasi/kerabat/teman, tetapi mempunyai keterampilan yang memadai.
 5. pendatang tanpa modal, tidak mempunyai relasi/kerabat/teman, dan tidak mempunyai keterampilan yang memadai.
 - 6.

³ Sektor informal merupakan istilah yang biasa digunakan untuk menunjukkan sejumlah kegiatan ekonomi yang berskala kecil. Jan Breman (dalam Rusli Ramli, 1992) mengartikan sektor informal ini sebagai '*self employment*' atau pekerjaan mandiri yang kurang terorganisir, seperti penjaja makanan, pedagang kaki lima, tukang becak, pedagang kecil, dan lain-lain.

kerja di pabrik, pegawai pemerintah ataupun instansi-instansi yang berskala luas. Sedangkan Kesempatan kerja di sektor informal, biasanya dikaitkan dengan sejumlah pekerjaan yang mempunyai ciri-ciri relatif tidak terorganisir, sulit didaftar secara resmi dalam statistik perekonomian, persyaratan kerja sukar dijangkau hukum, dan skala kegiatan kerja terbatas (Suparlan, 1983: 44; Breman, 1985: 139). Sektor informal ini, terutama adalah pedagang kecil seringkali berkembang di ruang-ruang perkotaan yang tidak seharusnya, seperti di pedestrian dan trotoar, taman-taman kota, maupun di tepi jalur rel kereta api.

Permasalahan urbanisasi dan tingginya laju pertumbuhan penduduk kota menjadi persoalan yang utama. Dengan memperhatikan kecenderungan peningkatan jumlah penduduk di wilayah Jakarta atau kota metropolitan lainnya, maka aspek lain yang perlu untuk diantisipasi adalah dampak dari pertumbuhan jumlah penduduk kota terhadap kota-kota di sekitarnya. Salah satu alternatif yang dapat dilakukan adalah menjadikan kota-kota di sekitar kota metropolitan sebagai penyangga (*buffer zone*) bagi kota utama (metropolitan) yang diharapkan mampu mengurangi eksesi dari peledakan jumlah yang tengah terjadi di kota utama (Wardani, 2001: 65).

Secara administratif, pemerintah telah melahirkan berbagai kebijakan pembangunan perkotaan sebagai tindakan antisipatif terhadap fenomena-fenomena sosial yang mungkin terjadi, seperti perencanaan kota-kota di sekitar Jakarta yang disebut Bodetabek, namun masih terlihat adanya perkembangan kota yang tidak terarah dengan baik. Kota-kota penyangga sejak semula dimaksudkan untuk ikut memecahkan masalah yang dihadapi kota besar dan kota raya (metropolis) yaitu untuk mengurangi kepadatan penduduk di Jakarta dan mendesentralisasikan kegiatan industri di sekitar periferi kota, dan mengubah orientasi yang semula lebih ditekankan pada wawasan ekonomi menjadi wawasan sosial (Wardhani, 2001: 84-85). Yang sangat disayangkan adalah kota-kota di sekitar Jakarta lebih sekedar mewadahi limpahan penduduk. Sistem perekonomian setempat masih belum mampu menampung potensi tenaga kerja para penduduk limpahan dari Jakarta maupun pendatang dari daerah lainnya (masyarakat yang

berurbanisasi). Akibatnya, limpahan penduduk di kota-kota tersebut menyebabkan kelebihan angkatan kerja yang tidak tertampung, sehingga lagi-lagi mempercepat tumbuhnya sektor informal.

Salah satu kota yang berfungsi sebagai penyangga di wilayah Jabotabek adalah Kota Depok yang statusnya sebagai Kotamadya ditetapkan pada tanggal 20 April 1999 berdasarkan UU No. 15 Tahun 1999⁴. Kota Depok yang berbatasan langsung dengan DKI Jakarta ini dalam perkembangannya tidak terlepas dari proses industrialisasi dan urbanisasi yang merupakan dua elemen penting dalam proses pembangunan suatu kota. Kedekatan lokasi secara geografis dengan kota metropolitan Jakarta, menjadikan Kota Depok tumbuh secara cepat. Pertumbuhan ini dapat dilihat melalui indikasi tingginya jumlah penduduk dimana hingga tahun 2005 penduduk Kota Depok berjumlah 1.374.903⁵.

Geliat pertumbuhan dan perkembangan Kota Depok secara pesat terjadi setelah dibangunnya Universitas Indonesia. Kawasan pendidikan yang dibangun di wilayah Kota Depok sangat mempengaruhi perkembangan ekonomi di kota tersebut, khususnya terhadap perkembangan sektor informal yang bergerak dalam kegiatan jasa dan perdagangan, terutama yang mendukung berbagai fasilitas penunjang kegiatan pendidikan. Di sekitar wilayah Kota Depok terdapat beberapa kampus atau perguruan tinggi yaitu, Gunadarma, Bina Sarana Informatika, dan Universitas Pancasila.

Kecenderungan di atas pada akhirnya berpengaruh pada permintaan atau kebutuhan terhadap tanah (lahan) untuk berdagang di Kota Depok yang mempengaruhi peningkatan harga tanah. Hal tersebut menyebabkan para pedagang yang memiliki modal kecil (sektor informal) tidak mampu untuk membeli atau menyewa lahan untuk menjalankan usahanya di tempat yang

⁴ Sebagaimana tertuang dalam Surat Keputusan DPRD Kabupaten Bogor, 16 Mei 1994, Nomor 135/SK, DPRD/03/1994 tentang Persetujuan Pembentukan Kotamadya Daerah Tingkat II Depok dan Keputusan DPRD Propinsi Jawa Barat, 7 Juli 1997 Nomor 135/Kep, Dewan.06IDPRD/1997 tentang Persetujuan Pembentukan Kota Madya Daerah Tingkat II Depok (http://www.monitordepok.com/sejarah_depok.php).

⁵ Sumber: SUPAS (Sensus Penduduk Antar Sensus), Badan Pusat Statistik, 2005.

semestinya. Dengan demikian pemanfaatan ruang atau lahan yang ilegal dianggap lebih murah dan terjangkau merupakan semata-mata satu-satunya harapan mereka. Seringkali kegiatan perdagangan ini berkembang di lahan-lahan yang bukan sebagai peruntukkan berdagang, seperti di lokasi kaki lima, taman-taman kota, maupun di bantaran rel kereta api.

Salah satu contoh kasus gejala seperti di atas adalah pemanfaatan lahan kosong di bantaran kereta api di Jalan Sawo yang letaknya berdekatan dengan Stasiun Universitas Indonesia – Depok. Kegiatan ekonomi sektor informal ini diwujudkan melalui pendirian bangunan kios-kios dagang baik yang bertembok maupun yang terbuat dari triplek. Suparlan (2004b) menyebut hal ini sebagai pola pertumbuhan pemukiman pita (*ribbon building*), yaitu pola pembangunan hunian, toko-toko dan tempat-tempat berjualan, bangunan-bangunan pemerintah yang dilakukan di sepanjang tepi-tepi jalan dan jalur-jalur kereta api di perkotaan maupun di pedesaan. Dengan kata lain proses pembangunan bangunan-bangunan ini senantiasa mengikuti jalan rel kereta api.

Adanya lahan kosong yang seakan-akan dibiarkan terbengkalai dan tak bertuan membuka peluang bagi para pedagang bermodal kecil (sektor informal) untuk menjalankan usahanya di sana. Peluang ini bertambah besar ketika lokasi lahan yang dimaksud dianggap strategis untuk dijadikan kawasan perdagangan dan pelayanan jasa yang mendukung pendidikan. Akses dari dan ke lahan tersebut menjadi salah satu penentu dalam memilih lokasi yang strategis atau dekat dengan target pasar. Karakteristik ini menjadikan lahan dan bangunan sebagai suatu komoditi dan usaha. Padahal, jika mengacu pada Undang-Undang Republik Indonesia No.23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, dalam Pasal 35 ayat 2, seharusnya lahan-lahan di tepi jalur (bantaran) rel kereta api tidak dapat dijadikan komoditas karena merupakan jalur kereta api yang diperuntukkan bagi pengoperasian kereta api.

Regulasi yang lebih jelasnya mengenai peruntukkan tanah bantaran rel tertuang dalam Pasal 35, 36, 37 dan 38 Undang-Undang Republik Indonesia No.23 Tahun

2007 tentang Perkeretaapian yang menjelaskan mengenai jalur kereta api sebagai prasarana perkeretaapian. Regulasi ini termasuk di dalamnya tanah bantaran rel, beserta kegunaannya sebagai ruang untuk pengoperasian kereta api (konstruksi jalan rel dan penempatan fasilitas operasi kereta api serta bangunan pelengkap lainnya) yang tertutup untuk umum. Selanjutnya dalam Pasal 178 disebutkan pelarangan membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul, bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi, atau menempatkan barang pada jalur kereta api yang dapat mengganggu pandangan bebas dan membahayakan keselamatan perjalanan kereta api. Dalam pasal 179 terdapat penjelasan mengenai pelarangan melakukan kegiatan, baik langsung maupun tidak langsung, yang dapat mengakibatkan terjadinya pergeseran tanah di jalur kereta api yang dapat mengganggu atau membahayakan perjalanan kereta api.

Pengaturan mengenai peruntukkan lahan di bantaran rel seharusnya bersifat formal (atau diakui secara hukum negara) jika mengacu pada UU Perkeretaapian yang berlaku tersebut. Dengan kata lain, wilayah di tepi rel berupa lahan kosong memang merupakan otoritas PT. Kereta Api Indonesia (KAI) selaku institusi yang diberi kewenangan oleh pemerintah untuk memanfaatkan lahan tersebut sesuai dengan peruntukkannya sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Republik Indonesia No.23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Pemberlakuan Undang-Undang Perkeretaapian ini memberikan konsekuensi bahwa segala macam bentuk penggunaan lahan oleh pihak lain yang bertentangan dengan penjelasan dalam peraturan tersebut tidak diperbolehkan. Kenyataan yang terjadi di lapangan tidaklah selalu ideal atau sesuai dengan apa yang seharusnya berlaku, dimana lahan kosong di bantaran rel Stasiun UI tersebut digunakan sebagai tempat untuk berdagang, dan tidak ada tindakan tegas dari pihak PT. KAI dalam menanggapi penggunaan tanah tersebut oleh masyarakat umum.

1. 2. Masalah Penelitian

Dalam penelitian ini saya membahas gejala perwujudan keragaman perangkat aturan yang berlaku di Jalan Sawo yang melibatkan beberapa pihak yang berkepentingan dalam konteks pemanfaatan sebuah lahan. Gejala tertentu di

lokasi Jalan Sawo, yaitu pemanfaatan tanah PT. KAI di Jalan Sawo untuk kegiatan perdagangan merupakan faktor utama terwujudnya keragaman perangkat aturan atau kemajemukan hukum. Di satu sisi hukum formal berupa UU Perkeretaapian ditetapkan pada satu lokasi lahan, dalam penelitian ini adalah regulasi mengenai peruntukkan tanah di bantaran rel. Di sisi lain terdapat pula suatu perangkat aturan tertentu yang bertentangan dengan hukum formal namun sifatnya lebih aktual dan operasional, yang memungkinkan suatu tindakan atau kegiatan 'terlarang' di atasnya tetap berlangsung. Hal ini tidak terlepas dari akses yang dimiliki oleh pihak-pihak terkait, yaitu kemampuan yang dimiliki oleh para aktor yang memiliki kepentingan tertentu dalam usaha pemanfaatan tanah di bantaran rel, dan bukannya berdasarkan hak bagi pihak-pihak yang seharusnya memang memiliki wewenang atas tanah tersebut⁶. Oleh karena itu, dalam konteks sosial ini terwujud pula mekanisme interaksi sosial tertentu antara pihak pedagang dan pihak instansi PT. KAI.

Tanah bantaran rel di Jalan Sawo yang berdekatan letaknya dengan Stasiun Universitas Indonesia diklaim sebagai milik PT. KAI. Pemberlakuan UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian Pasal 178. Dengan demikian hal ini berdampak pula khususnya terhadap kegiatan-kegiatan sosial dan ekonomi, karena mempengaruhi kegiatan apa saja yang boleh atau tidak boleh dilakukan orang di atasnya. Tanah yang seharusnya menjadi ruang bebas (tanah kosong) pada kenyataannya dapat dimanfaatkan sebagai tempat berdagang, bahkan telah dibangun pula kios-kios bertembok tanpa adanya sikap tegas ataupun kekerasan dari pihak negara (dalam hal ini PT. KAI selaku institusi pemerintah yang

⁶ Kajian mengenai hak atas suatu sumberdaya merupakan kajian dari studi properti. McPherson (1998) mendefinisikan pengakuan sebagai sebagai hak yang memungkinkan seseorang untuk mendapat untung dari sumber daya dengan fokus pada hubungan kepemilikan saja (Ribot and Peluso, 2003: 155). Properti berkembang sebagai sesuatu yang secara sosial diakui dan didukung oleh pengakuan ataupun hak dimana bentuk pengakuan didapat secara formal, kebiasaan, ataupun konvensi. Selanjutnya disebutkan bahwa konsep properti dalam kehidupan sehari-hari membantu dalam mengidentifikasi keadaan dimana beberapa orang didalamnya dapat mengambil keuntungan dari sumber daya tertentu dimana yang lainnya tidak dapat mengambil. Jadi, secara keseluruhan kajian mengenai properti berhubungan dengan pemahaman akan hak (Ribot dan Peluso, 2003: 155-156).

menguasai tanah tersebut) sehingga para pedagang tetap bisa bertahan menjalankan usahanya di sana.

Undang-Undang Perkeretaapian sebagai suatu bentuk hukum formal dapat dikatakan kurang (atau mungkin tidak) operasional di lapangan, karena gejala yang dapat terlihat adalah adanya praktik sewa-menyewa tanah dan bangunan (kios) di atasnya yang juga melibatkan pihak-pihak 'intern' PT. KAI itu sendiri, yang dengan kata lain menjadikan tanah bantaran rel di Jalan Sawo ini sebagai komoditas usaha. Sebaliknya, praktik sewa-menyewa ini melahirkan semacam regulasi baru yang bertolak belakang dengan UU Perkeretaapian di antara pihak-pihak yang terlibat di dalamnya, sehingga kegiatan perdagangan tetap dapat berlangsung hingga saat ini di atas tanah tersebut.

Dalam rangka membahas permasalahan penelitian tersebut secara rinci, saya mengajukan beberapa pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. a. Mengapa terjadi pemanfaatan tanah bantaran rel PT. KAI di Jalan Sawo untuk kegiatan perdagangan?
 - b. Bagaimanakah pemanfaatan tanah tersebut untuk kegiatan perdagangan berjalan?
2. a. Pihak-pihak mana sajakah yang berkepentingan dan terlibat dalam pemanfaatan tanah tersebut?
 - b. Bagaimanakah keterkaitan antar-pihak tersebut satu sama lain?
3. a. Perangkat aturan apa sajakah yang berlaku di lokasi ini?
 - b. Bagaimanakah mekanisme penerapan perangkat aturan-aturan tersebut?

1. 3. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mendeskripsikan kemajemukan hukum berdasarkan keragaman perangkat-perangkat hukum yang menjadi pedoman interaksi sosial antar pihak-pihak yang berkepentingan dalam usaha pemanfaatan sumberdaya berupa tanah, khususnya tanah bantaran rel PT. KAI.

2. Memperoleh pemahaman mengenai akses yang dimiliki oleh pihak-pihak yang berkepentingan, yaitu berdasarkan kemampuan-kemampuan yang dimiliki, dalam usaha pemanfaatan tanah tersebut.

1. 4. Signifikansi Penelitian

Signifikansi penelitian ini secara akademis diharapkan dapat memperluas kajian mengenai kemajemukan hukum berdasarkan keragaman hukum yang terdapat dalam usaha pemanfaatan tanah. Keragaman hukum yang terbentuk dan terpelihara pada penelitian ini dilihat dengan tidak menafikan kemampuan-kemampuan yang dimiliki pihak-pihak yang terlibat dalam pemanfaatan tanah, dikaji dengan menggunakan Teori Akses. Secara praktis, penelitian ini signifikan untuk memahami operasionalisasi dari sejumlah perangkat aturan yang mengatur sebuah lokasi fisik/ruang tertentu.

1. 5. Kerangka Konseptual dan Teoritis

Tanah yang dibahas dalam penelitian ini adalah tanah dalam lingkup administratif, yang dengan kata lain tercatat secara resmi di instansi pemerintahan batas-batas fisik, penguasaan dan hak atas tanah tersebut. Oleh karena itu, konsep tanah yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengertian tanah yang memiliki konsekuensi hukum atau secara yuridis. Kata sebutan "tanah" dalam hukum tanah dipakai dalam arti yuridis, telah diberi batasan resmi oleh Undang-Undang Pokok Agraria (UUPA)⁷. Tanah dalam pengertian yuridis adalah permukaan bumi sebagaimana tercantum dalam Pasal 4 ayat 1 UUPA⁸. Ketentuan hukum-hukum

⁷ UUPA diresmikan oleh Presiden Soekarno pada tanggal 24 September 1960. UUPA merupakan Hukum Agraria yang bisa diartikan sebagai Hukum Tanah. Sebelum adanya UUPA berlaku berbagai perangkat hukum agraria yang bersumber pada hukum adat yang berkonsepsi komunalistik religius, hukum perdata barat yang individualistik-liberal, dan hukum bekas pemerintahan swaraja yang berkonsepsi feodal (Boediharsono, 2003: 1).

⁸ Pengertian agraria di lingkungan administrasi pemerintahan adalah tanah sebagai tanah pertanian maupun non-pertanian. Hukum agraria dibatasi pada perangkat peraturan Perundang-undangan yang memberikan landasan hukum bagi penguasa dalam melaksanakan kebijakannya di bidang pertanahan. Administrasi pertanahan meliputi tanah di daratan maupun yang berada di bawah air, baik air daratan maupun air laut. Pengertian agraria dalam UUPA meliputi bumi, air, dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya. Dalam batas-batas seperti yang ditentukan dalam pasal 48 meliputi ruang angkasa. Pengertian bumi meliputi permukaan bumi (yang disebut tanah), tubuh bumi di bawahnya serta yang berada di bawah air (Pasal 1 ayat 4 dan Pasal 4 ayat 1). Jadi pengertian tanah disini meliputi permukaan bumi yang ada di daratan dan permukaan bumi

yang mengatur hak-hak penguasaan atas tanah dapat disusun menjadi satu-kesatuan yang merupakan satu sistem, yang disebut sebagai "hukum tanah". Menurut Lichfield (1980) perhatian hukum tanah lebih kepada hak-hak dan kewajiban berkenaan dengan tanah yang dimiliki dan dikuasai dalam berbagai bentuknya, meliputi kerangka hukum dan institusionalnya, pemindahannya serta pengawasannya oleh masyarakat (Boedi Harsono, 2003: 17). Dengan demikian, Hukum Tanah mengatur hak-hak penguasaan atas tanah, dalam arti permukaan bumi, bukan mengatur tanah dalam segala aspeknya, namun hanya mengatur salah satu aspek yuridisnya.

Adapun letak tanah yang dimaksud dalam penelitian ini berada di lokasi sekitar Jalan Sawo, yaitu Kota Depok. Dalam perkembangannya sekarang ini tengah mengalami geliat pertumbuhan kota dengan sangat pesat, sehingga menjadikan nilai komoditas tanah menjadi tinggi baik untuk permukiman maupun untuk kegiatan bisnis. Faktor tanah di perkotaan merupakan masalah yang kompleks karena di satu sisi tanah merupakan sumber alam yang ketersediannya tetap, sedangkan di sisi lain kebutuhan akan tanah terus meningkat seiring dengan peningkatan jumlah penduduk. Bagi masyarakat perkotaan, tanah memiliki nilai yang sangat strategis karena seiring dengan perjalanan waktu nilainya terus meningkat, namun di sisi lain kuantitas tanah yang relatif tetap dihadapkan pada adanya tuntutan yang terus meningkat. Hal tersebut sebagaimana diungkapkan oleh ahli ekonomi aliran klasik David Ricardo (Ratcliff, 1981 seperti dikutip oleh Wardani, 2001: 17), bahwa dari sudut proses perekonomian di perkotaan tanah dilihat sebagai faktor produksi dimana tanah memiliki dua karakteristik yang unik, yaitu memiliki jumlah yang terbatas dan keberadaannya merupakan pemberian dari alam secara cuma-cuma untuk kehidupan manusia.

Perwujudan dari penggunaan tanah di daerah perkotaan apabila tidak ditangani secara hati-hati akan menimbulkan ketidakteraturan secara fisik/ruang dan

yang berada di bawah air, termasuk air laut. Adapun pengertian hukum agraria dalam UUPA merupakan suatu kelompok berbagai bidang hukum yang masing-masing mengatur hak-hak penguasaan atas sumber-sumber daya alam tertentu (ibid: 5-8).

masalah-masalah sosial yang cukup kompleks. Karakteristik tanah ini dapat menimbulkan bermacam masalah sosial, ekonomi, dan tata ruang perkotaan. Dalam keadaan demikian kota berkembang tanpa sesuatu perencanaan untuk masa depan. Batas-batas fisik antara satu jenis pusat kegiatan dengan yang lainnya menjadi tidak jelas, sehingga yang terjadi adalah adanya saling tumpang tindih dalam satu wilayah di antara berbagai jenis kegiatan yang dibutuhkan oleh para warga kota. Di sinilah perangkat-perangkat aturan memainkan peranan penting dalam proses terwujudnya keteraturan sosial setempat (Suparlan, 2004b:87).

Dalam konteks sosial ini, tanah bantaran rel di Jalan Sawo contohnya telah menjadi komoditas yang dapat disewakan oleh pihak PT. KAI. Dengan kata lain, di sini ada semacam perangkat aturan baru yang diciptakan berdasarkan kesepakatan di antara pihak-pihak yang terkait (PT. KAI dan para penyewa) untuk tetap dapat mempergunakan tanah tersebut. Jika mengacu pada hukum formal, yaitu UU Perkeretaapian, penggunaan tanah bantaran rel untuk kegiatan perdagangan ini dapat dikatakan sebagai suatu pelanggaran. Akan tetapi, dalam kajian antropologi hukum gejala pemajemukan perangkat aturan ini justru menjadi salah satu fokus kajian, yang meneliti proses dan implementasi terwujudnya gejala ini.

Hal pertama yang perlu diidentifikasi adalah adanya perangkat aturan lain di luar hukum formal yang berlaku dalam ranah kajian ini melingkupi mengapa dan bagaimana perangkat aturan itu berlaku dalam rangka mewujudkan keteraturan sosial dalam pemanfaatan sumber daya. Perangkat-perangkat aturan ini walaupun bukan merupakan produk yang dilegitimasi negara dapat dikatakan sebagai hukum bagi pihak-pihak yang terlibat di dalamnya, karena hukum dalam perspektif antropologi bukanlah terbatas semata-mata berwujud peraturan perundang-undangan yang diciptakan oleh negara (*state law*), tetapi juga hukum dalam wujudnya sebagai peraturan-peraturan lokal yang bersumber dari suatu kebiasaan masyarakat (*customary law/folk law*), termasuk pula di dalamnya mekanisme-mekanisme pengaturan dalam masyarakat (*self regulation*) yang juga berfungsi sebagai sarana pengendalian sosial (*legal order*) (Masinambow, 2000:

1-2). Perangkat aturan informal ini umumnya tidak tertulis dan berdasarkan atas kesepakatan sosial/bersama antar pihak-pihak yang terlibat, serta fleksibel dalam implementasinya.

Friedman (1975) kemudian menyatakan bahwa hukum itu sendiri merupakan sistem yang terdiri atas tiga komponen, yaitu (1) substansi hukum (*legal substance*), yang merupakan norma-norma dan aturan yang digunakan secara institusional, beserta pola perilaku para pelaku dalam sistem hukum; (2) struktur hukum (*legal structure*), yaitu lembaga-lembaga yang bertugas untuk menegakkan hukum, seperti kepolisian dan peradilan; (3) budaya hukum (*legal culture*), yang meliputi, kebiasaan, cara bertindak dan berpikir, harapan serta pandangan tentang hukum dalam masyarakat umum (Masinambow, 2000: 2).

Kondisi yang digambarkan di Jalan Sawo dimana terdapat lebih dari satu sistem hukum yang berlaku, yaitu UU Perkeretaapian dengan perangkat-perangkat aturan yang disepakati untuk melakukan kegiatan perdagangan di tanah bantaran rel, dapat disimpulkan sebagai perwujudan gejala pluralisme hukum. Pluralisme hukum secara umum didefinisikan oleh Griffiths (1986: 1) sebagai suatu situasi di mana dua atau lebih sistem hukum bekerja secara berdampingan dalam suatu bidang kehidupan sosial yang sama, atau untuk menjelaskan keberadaan dua atau lebih sistem pengendalian sosial dalam satu bidang kehidupan sosial, atau seperti apa yang dikemukakan oleh Hooker (1975: 3) sebagai suatu situasi di mana dua atau lebih sistem hukum berinteraksi dalam satu kehidupan sosial (Masinambow, 2000: 66-67).

Pluralisme hukum sangat berkaitan dengan kemajemukan masyarakat secara suku bangsa, budaya, ras, agama, kelas, jenis kelamin, dan lain-lain. Ada garis batas yang jelas antara hukum negara dan hukum rakyat (*folk law*)⁹, juga di antara hukum rakyat itu sendiri. Dengan demikian, untuk selanjutnya Griffiths (1986)

⁹ Istilah hukum rakyat (*folk law*) merupakan hukum yang tak berasal dari negara. Selain hukum adat, dalam folk law juga termasuk hukum agama, kebiasaan sehari-hari, kesepakatan-kesepakatan sosial, atau adaptasi dari semuanya (Irianto dalam Masinambow, 2000: 68).

membedakan adanya dua macam pluralisme hukum, yaitu pluralisme hukum yang lemah (*weak legal pluralism*) dan pluralisme hukum yang kuat (*strong legal pluralism*) (Masinambow, 2000: 67). Pluralisme hukum yang lemah adalah bentuk lain dari sentralisme hukum karena meskipun mengakui adanya pluralisme hukum, yaitu adanya hukum lain di luar hukum negara, akan tetapi hukum lain ini kedudukannya lebih rendah dari hukum negara, dengan kata lain hukum negara tetap dipandang sebagai superior. Pluralisme hukum yang kuat adalah fakta mengenai adanya kemajemukan tatanan hukum yang terdapat di semua (kelompok) masyarakat, dimana semua sistem hukum yang ada dipandang sama kedudukannya dalam masyarakat, tidak terdapat hierarki yang menunjukkan sistem hukum yang satu lebih tinggi dari yang lain. Artinya di sini setiap hukum mempunyai peluang yang sama untuk dipilih/dijadikan acuan.

Konsep atau pemikiran pluralisme hukum seyogianya tidak dilihat secara dikotomis antara hukum negara dengan hukum rakyat (hukum adat, hukum agama, hukum lokal) dan hukum asing, akan tetapi harus diposisikan secara sinergis sebagai relasi interaktif dan saling mempengaruhi antara satu dengan lainnya. Pluralisme hukum dalam perkembangannya tidak lagi menonjolkan dikotomi antara hukum negara dengan hukum rakyat melainkan penekanan pada inter-relasi, interaksi, saling pengaruh, dan saling adopsi di antara berbagai sistem hukum negara dan hukum rakyat. Hal ini sebagaimana dikemukakan oleh Benda-Beckmann (1990) bahwa yang menarik bukanlah dapat ditunjukkannya kemajemukan hukum, tetapi apa yang terkandung dalam kemajemukan tersebut, yaitu bagaimana sistem-sistem hukum saling berinteraksi satu sama lain, dan bagaimana keberadaan dari sistem-sistem hukum yang beragam itu secara bersama-sama jika berada dalam suatu lapangan kajian tertentu (Masinambow, 2000: 69). Dalam penelitian ini, sayapun berupaya mengkaji keterkaitan antar sistem hukum yang berlaku di Jalan Sawo, yaitu interaksi yang terjadi antar perangkat aturan formal dan perangkat aturan informal di sana.

Menurut Irianto (2005) Pada tataran individu, eksistensi pluralisme hukum akan terlihat jika ada seseorang yang menjadi subyek lebih satu sistem hukum. Sistem-

sistem hukum yang ada akan ditanggapi sesuai dengan pengetahuan, harapan dan kepentingan, lebih tepatnya budaya hukum, yang dimiliki individu yang bersangkutan. Oleh karena itu, budaya hukum sangat mempengaruhi penentuan pilihan hukum individu, yaitu aturan-aturan hukum yang mana yang dipilihnya yang memungkinkan ia mendapatkan akses kepada sumber daya atau pemenuhan kepentingannya, dan dengan cara bagaimana pula ia mengadakan pilihan tersebut.

Dengan melihat budaya hukum yang dimiliki oleh individu, saya mengoperasionalkan teori akses dalam menganalisis mekanisme pemanfaatan sumber daya oleh pihak-pihak yang pada hakikatnya tidak memiliki hak atas sumber daya yang berupa tanah bantaran rel PT. KAI di Jalan Sawo. Kajian tentang akses berhubungan dengan multicara yang dimiliki manusia untuk menggali keuntungan yang sebesar-besarnya dari sumber daya. Menurut Ribot dan Peluso (2003: 156) akses adalah semua yang memungkinkan dimana seseorang dapat memperoleh keuntungan dari sesuatu.

Ribot dan Peluso (2003) berasumsi bahwa akses memiliki pengertian sebagai kemampuan untuk mengambil keuntungan dari sesuatu hal, dalam hal ini termasuk objek material, orang, institusi, dan simbol. Kemampuan itu sendiri identik dengan kekuasaan, yang dapat didefinisikan ke dalam dua kalimat, pertama kapasitas seorang aktor untuk mempengaruhi ide dan tindakan orang lain, dan kedua dari mana kekuasaan itu berasal. Ini berarti menyangkut semua kemungkinan setiap manusia mampu untuk mengambil keuntungan dari sesuatu hal. Hal ini membawa perhatian kepada jangkauan hubungan sosial yang lebih luas lagi, yang bisa memungkinkan orang untuk mengambil keuntungan dari sumber daya tanpa terpusat pada hubungan properti saja, karena properti lebih berorientasi pada klaim terhadap hak, cenderung diartikan dengan hukum, aturan, atau konvensi.

Hubungan akses selalu berubah tergantung dari posisi individu dan kelompok serta kekuasaan di dalam hubungan sosial yang beragam. Kumpulan kekuasaan ini telah berkembang dalam cakupan yang lebih luas, dan ini dapat membantu kita

dalam menggambarkan situasi, dimana beberapa orang mampu untuk mengambil keuntungan dari sumber daya tertentu. Aspek politik ekonomi dari konsep yang ditawarkan menjadi satu bukti dimana kita bisa membagi tindakan sosial dalam dua hal, yaitu kontrol akses dan pemeliharaan akses. Menurut Ribot dan Peluso (2003) kontrol akses adalah kemampuan untuk bermediasi dengan akses lain, kemampuan untuk menengahi akses orang lain. Sedangkan pemeliharaan akses menyangkut sumber daya atau kekuasaan untuk menjaga akses sumber daya tersebut tetap terbuka. Antara kontrol dan pemeliharaan adalah bersifat komplementer. Selanjutnya dijelaskan pula oleh Ribot dan Peluso, bahwa jaringan kekuasaan adalah makna dari proses-proses dimana aktor dapat untuk mengumpulkan, mengendalikan, dan memelihara akses untuk sumber daya. Rangkaian proses dan hubungan aktor-aktor dalam mengumpulkan, mengendalikan, dan memelihara akses atas sumberdaya disebut sebagai 'mekanisme' aspek yang terbagi dalam dua hal, yaitu akses yang berdasarkan hak dan akses yang bersifat struktural dan relasional.

Arti dari akses berdasar-hak terbagi atas akses legal/resmi (*legal access*) dan akses ilegal (*illegal access*). Mekanisme akses legal mencakup keterlibatan masyarakat, negara, dan pemerintah yang menguatkan klaim. Intinya hak didefinisikan oleh hukum, aturan, atau konvensi yang membentuk kontrol dan pengelolaan terhadap akses. Kepemilikan berdasar-hukum mencakup akses lewat memegang hak milik dengan izin dan lisensi dimana pemegangnya dapat mengendalikan akses. Orang lain yang tidak memilikinya harus datang pada pemegang izin dan lisensi tersebut untuk memperoleh atau mengelola akses. Namun sering terdapat ambiguitas dalam hukum, aturan, dan konvensi untuk mengalokasikan hak-hak untuk sumberdaya yang sama pada pihak yang berbeda. Ambiguitas ini berlaku apalagi dimana terdapat pluralisme hukum (Ribot dan Peluso, 2003: 162-163). Dalam konteks penelitian ini, PT. KAI merupakan pihak yang memiliki otoritas atas tanah bantaran rel di Jalan Sawo. Dengan demikian, setiap pihak yang ingin mengelola tanah tersebut harus izin terlebih dahulu pada PT. KAI. Dalam mekanisme pemanfaatan tanah di Jalan Sawo ini, maka pihak yang menyewa/mengelola tanah tersebut telah mendapatkan lisensi dari PT. KAI,

Artinya di sini ada semacam perangkat aturan baru (informal) mengenai persewaan tanah antara PT. KAI dengan pihak penyewa tanah tersebut.

Mekanisme akses ilegal mengacu pada kepentingan dari keuntungan yang diperoleh dari sesuatu dengan tidak secara sosial kena sanksi oleh negara ataupun masyarakat. Akses ilegal dijalankan secara sembunyi-sembunyi, membentuk hubungan diantara orang-orang yang ingin berusaha mendapatkan, mengontrol, dan mempertahankan akses. Sementara, aksi mereka dianggap tidak sah dan korup oleh penuntut lainnya yang membenarkan hak mereka melalui hukum, kebiasaan dan konvensi lainnya (Ribot dan Peluso, 2003: 164). Dalam penelitian ini, pemanfaatan tanah bantaran rel di Jalan Sawo untuk kegiatan perdagangan dianggap sebagai sebagai aktivitas ilegal atau tidak sah menurut perangkat hukum formal, yaitu hal ini Undang-Undang Perkeretaapian. Namun kegiatan pemanfaatan tanah tersebut tetap berjalan karena adanya ada semacam kesepakatan di dalamnya yang membentuk suatu hubungan di antara pihak-pihak yang terlibat.

Mekanisme akses yang bersifat struktural dan relasional pada intinya adalah bagaimana teknologi, modal, pasar, pengetahuan, kekuasaan, identitas sosial dan hubungan sosial dapat membentuk atau mempengaruhi akses. Contoh dari mekanisme akses yang bersifat struktural dan relasional adalah akses teknologi (berhubungan dengan fasilitas, alat, dan pencapaian sumber daya secara fisik), akses kapital (berhubungan dengan keuangan dan peralatan yang bisa dipakai untuk produksi), akses pasar (berhubungan dengan keuntungan komersil dari suatu sumber daya), akses kesempatan kerja (berhubungan dengan kemampuan pekerja dan hubungan kerja), akses pengetahuan (berhubungan dengan kepercayaan, kontrol ideologi, dan praktek yang terpisah, hubungan kekuasaan, dan harmonisasi ritual), akses otoritas (berhubungan dengan hukum dan jaringan resmi), dan akses identitas sosial (berhubungan dengan distribusi keuntungan dari sesuatu hal, identitas sosial, keanggotaan dalam suatu komunitas juga usia dan jender) (Ribot dan Peluso, 2003: 164-170).

Analisa akses pada akhirnya bisa membantu kita pada penelitian ini dalam memahami mengapa beberapa pihak atau institusi dapat memperoleh kesempatan mengambil keuntungan dari penggunaan tanah di Jalan Sawo untuk kegiatan perdagangan, walaupun dalam kenyataannya sebenarnya mereka tidak memiliki hak atau kekuatan hukum sama sekali atas keberadaan dan pemanfaatan tanah tersebut.

1. 6. Metode Penelitian

Penelitian ini mendeskripsikan mekanisme akses pedagang dalam memanfaatkan tanah di bantaran rel di sekitar Stasiun Universitas Indonesia. Penelitian ini secara umum menggunakan pendekatan kualitatif. Alasan digunakannya pendekatan ini dikarenakan yang menjadi subjek penelitian ini adalah pedagang, koordinator pedagang, karyawan PT. KAI dan aparat pemerintahan, sehingga diperlukan suatu pendekatan yang dapat meminimalkan jarak antara peneliti dan informan.

Penelitian yang dilakukan tidak sebatas mengumpulkan data dari lapangan saja, namun juga menginterpretasikan data-data atau objek yang diteliti tersebut secara teoritis dan konseptual. Pendekatan kualitatif memfokuskan pada prinsip-prinsip umum yang mendasari perwujudan satuan pola gejala yang ada dalam kehidupan manusia (Suparlan, 1994: 4). Data di lapangan menjadi penting untuk mengonstruksikan gejala sosial yang ada di lapangan untuk kemudian dikaji secara holistik.

Pendekatan kualitatif pada penelitian ini dilakukan untuk menghasilkan deskripsi gejala yang terjadi di lingkungan Jalan Sawo dan Stasiun UI dengan acuan teori dan konsep yang telah dirangkaikan dalam sebuah kerangka acuan. Data di lapangan kemudian diolah untuk mendapatkan pola-pola tindakan sosial untuk membangun teori dan konsep yang akan menjelaskan gejala sosial di lingkungan penelitian tersebut.

1. 6. 1 Teknik Pengumpulan Data

Penelitian didahului dengan *pre-liminary research* ketika kuliah Seminar Rencana Penelitian yang berlangsung selama bulan Agustus-Desember 2007. Penelitian utama dilakukan pada bulan Januari-November 2008. Penelitian dilakukan dengan mengumpulkan data-data yang didapat secara primer maupun sekunder yang dilakukan melalui observasi atau pengamatan di lokasi penelitian, wawancara mendalam dengan para informan dan studi kepustakaan.

1. 6. 1. 1. Observasi

Observasi atau pengamatan dilakukan untuk mendapatkan gambaran yang jelas mengenai lokasi penelitian, kegiatan perdagangan di sana, dan interaksi yang terjalin antara para pedagang dengan orang-orang di lingkungan Stasiun UI (para pegawai dan Kepala Stasiun). Pengamatan dilakukan selama saya melakukan turun lapangan (*turlap*) di lokasi penelitian. Pengamatan yang dilakukan adalah pengamatan terlibat dimana saya ikut berinteraksi dengan para informan (pedagang), yaitu dengan menjadi pembeli atau pelanggan para pedagang di sana. Hal ini dilakukan untuk meminimalisasi jarak antara saya sebagai seorang peneliti dengan para pedagang.

1. 6. 1. 2. Wawancara Mendalam

Wawancara¹⁰ dilakukan untuk memperoleh data primer, yaitu data yang dikumpulkan dan diolah sendiri oleh peneliti, langsung dari informan. Untuk penelitian yang bersifat deskriptif, teknik pengumpulan data yang tepat adalah *field research* dengan melakukan wawancara mendalam. Wawancara mendalam dilakukan dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan langsung

¹⁰ Wawancara merupakan bentuk pembicaraan langsung dan saling berhadapan antara peneliti dengan informan yang dilakukan untuk mendapatkan keterangan dan memahami pandangan-pandangan informan tentang kehidupannya, pengalamannya, atau situasi, yang dinyatakan dalam bahasa atau kata-kata mereka sendiri (Bogdan and Taylor, 1984: 32-74).

kepada informan dan pihak-pihak yang berkompeten sehubungan dengan permasalahan yang diangkat. Selain itu, dalam wawancara mendalam digunakan pedoman wawancara yang meliputi pokok-pokok pertanyaan yang relevan dengan informasi yang diperlukan.

Wawancara yang dilakukan pada awal penelitian adalah wawancara bebas dan tidak berstruktur pada para pedagang di Jalan Sawo, namun saya tetap menggunakan panduan yang telah disiapkan terkait dengan masalah yang diangkat dalam penelitian ini. Wawancara di awal penelitian ini dilakukan dengan santai dan dengan diselingi obrolan santai dan ringan dengan para pedagang guna membangun rapport yang baik. Saya mencoba berbaur dengan para pedagang untuk menciptakan kondisi yang akrab agar informasi yang ingin didapatkan dari informan menjadi lebih mudah, namun tetap menempatkan diri sebagai pihak yang netral agar informasi yang didapat tidak menjadi bias. Membangun rapport yang baik dengan para pedagang ini juga dilakukan untuk mendekatkan dan mempermudah koneksi saya dengan informan selanjutnya yaitu koordinator pedagang di Jalan Sawo, yang saya anggap memiliki data dan informasi yang aktual serta menunjang dalam menjawab masalah penelitian ini.

Langkah berikutnya adalah melakukan wawancara mendalam (*in-depth interview*) dengan menggunakan pedoman wawancara (wawancara berstruktur) yang telah dirumuskan sebelumnya terhadap informan yang telah memenuhi kriteria-kriteria tertentu, terutama untuk *key informant*¹¹ dan informan-informan yang berkaitan dengan instansi dan institusi pemerintah. Pedoman wawancara digunakan agar pertanyaan yang diajukan terfokus dan tidak melebar dari masalah penelitian yang diangkat. Wawancara

¹¹ *key informant* saya anggap mengetahui paling banyak informasi tentang situasi dan kondisi secara fisik dan sosial lokasi penelitian.

berpedoman bertujuan untuk memperoleh informasi khusus dan bukannya untuk memperoleh respons atau pendapat mengenai sesuatu masalah (Suparlan 1994: 6), seperti memperoleh informasi sejarah berdirinya Stasiun UI dan kios dagang di Jalan Sawo, dan lainnya.

1. 6. 1. 3. Studi Kepustakaan

Selain melakukan wawancara mendalam, saya juga mencari data dan informasi yang dapat mendukung tema penelitian ini melalui studi kepustakaan yang bertujuan untuk mendapatkan gambaran tentang hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti. Data yang diperoleh merupakan data sekunder atau merupakan data yang diperoleh dalam bentuk sudah jadi, yaitu diperoleh dan disajikan oleh pihak lain (Suparmono, 1993: 11). Data-data ini diperoleh dari hasil bacaan saya melalui buku-buku literatur, jurnal, tulisan-tulisan, berita-berita dan hasil- hasil penelitian, serta peraturan-peraturan formal/negara atau perundang-undangan yang terkait dengan fokus permasalahan.

1. 6. 2. Lokasi Penelitian

Penelitian lapangan dilakukan di kawasan dagang di Jalan Sawo, yaitu kawasan di bantaran rel kereta api di sekitar Stasiun Universitas Indonesia yang terletak di Kota Depok. Adapun alasan memilih kawasan ini sebagai lokasi penelitian, berkaitan dengan latar belakang permasalahan dan tujuan umum pembahasan skripsi. Dengan demikian diperlukan lokasi penelitian yang memiliki ciri kota penyanggah ibukota, pembangunan kota yang relatif pesat dan mengundang para pendatang untuk bermukim terkait dengan berdirinya institusi pendidikan, terdapat banyak orang-orang yang menggeluti pekerjaan sektor informal, dan terdapatnya pihak-pihak yang berkepentingan yang terlibat dan memiliki akses dalam memanfaatkan tanah yang bukan merupakan hak mereka terutama oleh sektor informal tersebut.

Persyaratan-persyaratan di atas dapat terpenuhi pada kawasan dagang di Jalan Sawo yang menggunakan tanah bantaran rel kereta api di sekitar Stasiun Universitas Indonesia. Lokasi ini terdapat di Kota Depok yang perkembangannya dipengaruhi oleh perkembangan kota Jakarta baik fisik, demografi, maupun struktur masyarakatnya.

1. 6. 3. Kriteria Pemilihan Informan

Informan-informan yang dipilih untuk memperoleh data dan informasi dalam penelitian ini terdiri atas beberapa kategori sosial yaitu, beberapa pedagang, koordinator pedagang ("pengembang"), ketua RT setempat, pihak PT. KAI, pihak Universitas Indonesia, dan aparat pemerintahan (Pemerintah Kotamadya Depok).

Pedagang yang dipilih menjadi informan adalah mereka yang telah berdagang di lokasi penelitian selama tiga tahun, karena dianggap telah mengetahui tentang keadaan dan kondisi di Jalan Sawo. Selain itu dilakukan juga kategorisasi berdasarkan jenis tempat berdagang, yaitu kios bertembok (semi-permanen), kios auning/triplek (non-permanen), dan pedagang yang menjajakan barang dagangannya di etalase di bagian depan kios semi-permanen. Untuk memenuhi kriteria informan-informan ini, maka dipilih satu orang informan dari setiap kategori pedagang dan telah berjualan di sana selama lebih dari tiga tahun. Pedagang dari kategori pertama adalah FT, yang kedua adalah AT, dan kategori ketiga adalah IR.

Sedangkan untuk koordinator pedagang, yaitu NG, yang menjadi salah satu "mata rantai" antara pihak pedagang dengan PT. KAI. Saya menetapkan NG sebagai *key informant* dari penelitian ini. Perkenalan dengan NG didapat melalui prosedur bergulir, dengan *gate keeper* didapat melalui IR salah satu pedagang yang menjadi informan. Saya diperkenalkan kepada NG setelah terlebih dahulu melakukan pendekatan dan wawancara pendahuluan dengan IR

Ketua RT perlu dijadikan informan untuk mendapatkan data yang mendukung mengenai pemanfaatan lahan, karena Jalan Sawo dan Stasiun UI masih berada dalam lingkup wilayah Rukun Tetangga yang bersangkutan, yaitu RT. 02, RW. 07, Kelurahan Pondok Cina. Melalui Ketua RT. 02 ini saya mengumpulkan data yang memiliki relevansi dengan mekanisme izin yang diberikan Ketua RT sebagai pemimpin dalam lingkup lokal terkait dengan pemanfaatan lahan yang masih menjadi wilayahnya untuk dijadikan tempat berdagang.

Informan dari pihak PT. KAI adalah Kepala Stasiun UI sekarang ini dan mantan Kepala Stasiun UI (periode 1999-2007) yang dianggap kompeten dalam memberikan data maupun informasi karena selaku pihak yang memegang jabatan di tingkat lokal (stasiun) sehingga mengetahui seluk-beluk kondisi di sekitar stasiun. Selain itu saya mencari informasi dengan mewawancarai Kepala Humas Daerah Operasi (Daop) 1 Jakarta selaku pihak yang berwenang dan bertanggung jawab atas daerah operasi di lingkungan PT. KAI untuk Divisi Jabotabek (khususnya untuk perlintasan KRL Bogor-Kota, dimana Stasiun UI berada).

Data dan Informasi yang didapat dari pihak Universitas Indonesia yaitu dengan memilih informan dari Sub. Direktorat Pengelolaan dan Pemeliharaan Aset. Untuk memperoleh informasi yang diperlukan saya mewawancarai salah satu karyawan yang mengurus inventaris kampus, SL, jadi dapat diketahui tanah bagian mana saja yang menjadi aset UI mengingat letak kampus yang berdekatan dan berbatasan langsung dengan Stasiun UI dan bantaran rel sekitarnya.

Informan dari institusi pemerintah adalah aparat Pemerintah Kota (Pemkot) Depok dari Dinas Tata Kota dan Bangunan Kota Depok. Informasi yang diperoleh melalui wawancara yang dilakukan dengan Kepala Seksi Izin Pemanfaatan Ruang, yang merupakan Sub. Dinas Tata Kota dan Bangunan Kota Depok. Hal ini dilakukan dengan pertimbangan

bahwa kawasan Jalan sawo dan Stasiun UI yang menjadi lokasi penelitian berada dalam Kota Depok, sehingga segala sesuatu yang berhubungan dengan pemanfaatan ruang dan pendirian bangunan harus dikonfirmasi (memohon izin) kepada pihak Pemkot dan tunduk terhadap peraturan yang ditetapkan oleh Pemkot.

1. 7. Keterbatasan dan Hambatan Penelitian

Masalah utama dalam penelitian ini adalah sulitnya menggali informasi mengenai keterlibatan oknum pemerintah dan PT. KAI dalam pemberian izin pemanfaatan tanah bantaran rel dan pendirian bangunan kios di atasnya. Hal ini dikarenakan masalah tersebut merupakan masalah yang sensitif karena melibatkan aparat pemerintah dan pejabat PT. KAI. Kedua belah pihak, baik dari pihak PT. KAI maupun pihak pemerintah, saling melempar tanggung jawab atas berdirinya bangunan kios-kios di bantaran rel kereta api.

Kesulitan lainnya datang dari kelompok pedagang, dimana dibutuhkan waktu yang agak lama untuk meyakinkan informan agar dapat mengungkapkan apa yang dialaminya dengan lebih jujur dan terbuka. Biasanya para pedagang takut pada NG selaku koordinator usaha perdagangan mereka karena NG bersuku bangsa Batak. Dalam pemikiran para pedagang tersebut, orang Batak memiliki stereotip galak, pemarah dan tidak kooperatif, sehingga ketika ditanyai menyangkut kepemilikan kios dan mekanisme sewa-menyewanya terlihat dan terkesan takut-takut. Hal ini dikarenakan informasi yang saya cari merupakan "dapur" yang merupakan masalah sensitif bagi NG, sehingga jika dikorek informasinya takut akan mengganggu NG yang kemudian akan berpengaruh terhadap kelangsungan kegiatan berdagang mereka di wilayah itu. Adanya rencana penutupan dan pengurusan di wilayah tersebut oleh pihak UI untuk mendukung didirikannya stasiun bertaraf internasional turut mempersulit pengumpulan data. Saya sempat mengalami situasi tidak mengenakkan dari para pedagang yang mungkin berpikir bahwa saya adalah mata-mata atau orang kampus yang terlibat dalam masalah pengurusan tersebut. Dengan melakukan pendekatan yang intens guna membangun rapport yang baik, barulah saya dapat diterima kehadirannya dan

dipercaya sebagai mahasiswa yang sedang menyusun skripsi, walaupun masih ada beberapa pedagang yang bersikap kurang ramah atas kehadiran saya yang berlama-lama di sana.

Setelah membangun rapport yang baik dengan para pedagang, saya baru bisa berkenalan dengan NG yang ternyata tidak seseram yang dibayangkan dan diceritakan. Pada awalnya NG sulit ditemui karena kesibukannya, terutama kesibukannya untuk kegiatan keagamaan, namun informasi yang diperoleh cukup mudah karena NG cukup terbuka, kecuali untuk hal-hal tertentu seperti masalah besarnya nominal uang yang berada dalam perputaran sewa-menyewa kios untuk diserahkan pada PT. KAI melalui Stasiun UI serta besarnya pembagian uang untuk Stasiun UI (KS dan karyawan-karyawannya) dan untuk dirinya sendiri.

Urusan surat-menyurat yang menjadi bukti otentik juga sulit diperoleh. Ketika ditanya mengenai keberadaan surat izin dan perjanjian kontrak tanah dengan PT. KAI, NG mengaku menyimpannya, namun ketika saya meminta untuk melihat surat tersebut ia tidak dapat menunjukkannya dengan alasan ditumpuk dalam berkas-berkas surat lainnya sehingga sulit dicari. Dari kesemua kesulitan dan hambatan yang dialami, bagian tersulit adalah untuk mendapatkan data otentik dari informan, yaitu surat-menyurat dan sertifikat baik dari pihak PT. KAI, UI, maupun koordinator pedagang, sehingga saya mengalami kesulitan untuk melampirkan data-data tersebut.

1. 8. Sistematika Penulisan

Bab I merupakan pendahuluan yang terdiri atas latar belakang, masalah penelitian, tujuan penelitian, signifikansi penelitian, kerangka pemikiran, metode penelitian dan sistematika penulisan.

Bab II adalah Gambaran Umum yang berisi mengenai deskripsi PT. KAI, deskripsi Kota Depok dan lokasi penelitian. Pada Bab ini dikemukakan gambaran umum mengenai profil PT. KAI, Kota Depok dan juga kawasan Stasiun UI serta Jalan Sawo yang menjadi lokasi penelitian. Maksud dikemukakan gambaran

seperti ini adalah untuk memberikan kejelasan mengenai konteks dimana permasalahan skripsi dicoba dicari jawabannya di lapangan. Uraian mengenai gambaran umum dibagi atas tiga, yaitu uraian mengenai profil PT. KAI, deskripsi Kota Depok, serta Lokasi Stasiun UI dan Jalan Sawo.

Bab III merupakan Deskripsi Temuan yang berisi mengenai data-data yang didapat di lapangan dan dari hasil bacaan berikut kutipan pernyataan para informan yang berkaitan dengan masalah penelitian. Bab III dibagi atas lima uraian. Uraian pertama menjelaskan mengenai pembebasan tanah yang dilakukan di lokasi Kampus UI dan tanah bantaran rel di sekitar Stasiun UI terkait dengan pembangunan Kampus UI dan prasarana kereta api di wilayah tersebut. Uraian kedua adalah status tanah di bantaran rel dan di lokasi penelitian. Uraian ketiga menjelaskan mengenai pemanfaatan tanah di bantaran rel yang seharusnya kosong. Uraian ini memberikan penjelasan bahwa tanah kosong di bantaran rel yang selama ini dianggap tidak berguna atau terlantar ternyata memiliki peruntukkan dan fungsi tersendiri, sehingga seharusnya masyarakat umum tidak boleh dengan leluasa memanfaatkannya, akan tetapi yang terjadi di lapangan adalah sebaliknya. Uraian keempat berisikan informasi mengenai asal mula berdirinya wilayah perdagangan di Jalan Sawo. Sebelum membicarakan masalah mekanisme perizinan pembangunan kios di Jalan Sawo, saya terlebih dulu menjelaskan mengenai sewa-menyewa tanah dan izin menjalankan usaha di lingkungan PT. KAI Divisi Jabotabek. Uraian kelima adalah mengenai mekanisme sewa-menyewa kios di lingkungan pedagang dengan "pengembang". Selanjutnya juga dijelaskan mengenai retribusi atau bayaran serta kewajiban yang harus dipenuhi para pedagang selaku penyewa kios untuk dapat menjalankan usahanya di Jalan Sawo.

Bab IV adalah Analisis Masalah yang menggunakan konsep dan teori dalam menganalisis data-data yang didapat dari penelitian. Penulis membagi bab ini menjadi tiga uraian. Uraian pertama berisi mengenai implementasi peraturan atau hukum formal di lapangan, baik bagi masyarakat maupun aparat negara. Pembahasan ini menekankan pada penerapan dari serangkaian aturan formal yang

ditetapkan berkaitan dengan penggunaan tanah bantaran rel PT. KAI di Jalan Sawo. Uraian kedua adalah mengenai terbentuk dan terpeliharanya perangkat-perangkat aturan informal yang berlaku bagi para pedagang di Jalan Sawo dan pihak-pihak yang terlibat lainnya. Uraian ketiga atau yang terakhir membahas mengenai mekanisme keterkaitan antar perangkat-perangkat aturan formal dan informal terkait dengan pemanfaatan tanah bantaran rel PT. KAI di Jalan Sawo.

Bab V adalah Penutup yang dapat memberikan jawaban dari masalah penelitian yang diajukan. Pada bab ini dikemukakan alasan atau yang menjadi penyebab terjadi penggunaan tanah PT. KAI di Jalan Sawo untuk kegiatan perdagangan dan bagaimana mekanisme itu berjalan. Bab penutup ini juga mengemukakan pihak-pihak yang terlibat didalamnya dan keterkaitan di antara mereka, serta perangkat aturan angkat aturan-aturan tersebut.

