

Kesesuaian Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung terhadap Prinsip, Asas, dan Peraturan Perundang-Undangan terkait Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum

Irsyad Halim Al-Ghifari*

Abstrak

Tanah memiliki peranan penting bagi kehidupan manusia. Pemanfaatan tanah tidak jarang menimbulkan permasalahan. Salah satunya terkait pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum. Hal ini disebabkan oleh sulitnya menemukan kecocokan dalam besaran ganti rugi. Berkaca pada pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung yang harus melakukan pengadaan tanah seluas 7,6 meter persegi dengan panjang 142,3 kilometer, tentu saja bukanlah suatu hal yang mudah. Permasalahan umum yang timbul dalam pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung adalah terkait ganti rugi, seperti tidak sesuainya nilai ganti rugi yang ada terhadap masyarakat, tidak dilaksanakannya ganti rugi yang sudah dijanjikan, dan permasalahan lainnya. Melalui penelitian hukum normatif terkait prinsip-prinsip, asas-asas, dan peraturan perundang-undangan terkait pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum, didapatkan kesimpulan bahwa pemerintah dan pihak terkait pembangunan belum dapat melaksanakan sepenuhnya prinsip-prinsip dan asas-asas yang ada. Selain itu, pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung dapat tetap berjalan, meskipun dengan cara mengeluarkan peraturan yang tidak sesuai perundang-undangan yang berada di atasnya.

Kata Kunci: kepentingan umum, kereta cepat, pengadaan tanah.

Compliance of Land Acquisition for the Public Interest in the Construction of Jakarta-Bandung High-Speed Railway with Principles and Legislation

Abstract

Land is a very important need for humans. In its utilization, it often causes problems. One of them is related to land acquisition for development for the public interest, this often causes problems because it is difficult to find a match in the amount of compensation. Reflecting on the construction of the Jakarta-Bandung High-Speed Railway, which must procure 7.6 square meters of land with a length of 142.3 kilometers, common problems that arose in the construction of the Jakarta-Bandung High-Speed Railway are related to compensation, such as the inappropriate value of the compensation to the community and the non-implementation of promised compensation. Through normative legal research related to principles, laws, and regulations related to land acquisition for development in the public interest, it was concluded that the government and development-related parties have not been able to fully implement the existing principles, laws, and regulations.

Keywords: public interest, high-speed rail, land-acquisition.

* Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Jl. Raya Bandung Sumedang KM. 21, Hegarmanah, Kec. Jatinangor, Kabupaten Sumedang, Jawa Barat 45363, irsyad22002@mail.unpad.ac.id.

PENDAHULUAN

Tanah adalah anugerah dari Tuhan Yang Maha Esa untuk kesejahteraan manusia. Peran tanah dalam kehidupan manusia yang mencakupi segala aspek, baik sosial, ekonomi, politik, dan hukum, menjadikan tanah sebagai sumber daya yang memegang peranan penting dalam kelangsungan hidup manusia.¹ Ketentuan mengenai tanah telah diatur di dalam hukum agraria di Indonesia, yakni dengan disahkannya Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA). Ketentuan Pasal 18 UUPA mengatur bahwa, "hak atas tanah dapat dicabut apabila menyangkut kepentingan umum".² Hal tersebut tentunya dengan memberikan ganti kerugian yang layak dan adil. Adapun hal tersebut turut diatur di dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 (UU 2/2012) tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum. Disebutkan di dalam Pasal 1 Ayat (2) UU 2/2012, "Pengadaan tanah sebagai kegiatan menyediakan tanah beserta pemberian ganti kerugian yang layak dan adil kepada pemegang hak atas tanah".³ Untuk melakukan pengadaan tanah demi pembangunan untuk kepentingan umum, terdapat tahapan-tahapan yang perlu dilalui, yakni perencanaan, persiapan pelaksanaan, dan penyerahan hasil.⁴

UU 2/2012 yang selanjutnya diubah dengan Undang-Undang Cipta Kerja Nomor 6 Tahun 2023 (UUCK) tersebut memiliki aturan pelaksanaan di dalam Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 (Perpres 71/2012) yang dalam hal ini telah dikaji dan disempurnakan beberapa kali dengan perubahan terakhir dalam Peraturan Pemerintah Nomor 39 Tahun 2023 (PP 39/2023) tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2021 (PP 19/2021) tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum. Untuk melaksanakan PP 19/2021, disahkanlah Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 19 Tahun 2021 tentang penyelenggaraannya.

Berbagai pembangunan untuk kepentingan umum, pertumbuhan ekonomi, pengembangan industri, maupun perluasan usaha, tidak terlepas dari peran penting tanah sebagai aspeknya. Salah satu pembangunan untuk kepentingan umum yang mengharuskan adanya proses pengadaan tanah yakni pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) yang dibangun dengan kerja sama Indonesia dan Cina sebagai Proyek Strategis Nasional (PSN) tercantum dalam Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional (Perpres 3/2016).⁵ Pembangunan ini tidak lain bertujuan untuk mempersingkat waktu tempuh antara dua kota yang sangat dinamis dengan mobilitas yang meningkat setiap tahunnya, yakni Jakarta dan Bandung. Pengadaan tanah yang harus dilakukan untuk jalur kereta ini tentunya harus memperhatikan prinsip, asas, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku terkait hal tersebut.⁶

Dengan tujuan integrasi dan modernisasi moda transportasi publik, pemerintah Indonesia pada awal tahun 2016 mulai merencanakan pembangunan KCJB. Pembangunan itu dilaksanakan di bawah naungan PT Kereta Cepat Indonesia Cina (KCIC) atas kerja sama

¹ Sugianto dan Leliya, *Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum: Sebuah Analisis dalam Prespektif Hukum dan Dampak Terhadap Prilaku Ekonomi Masyarakat*, Yogyakarta: Deepublish, 2017, hlm. 1.

² Pasal 18 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA).

³ Sugianto dan Leliya, *Loc.cit.*

⁴ Kalicya, Glorya, dan Gunawan Djajaputra, "Tahap-Tahap Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Utilitas Kereta Cepat Jakarta-Bandung", *Jurnal Hukum Adigama*, Volume 3, Nomor 1, 2020, hlm. 1466.

⁵ Kadarisman Muhammad, "Kebijakan Transportasi Kereta Cepat Jakarta Bandung Dalam Mewujudkan Angkutan Ramah Lingkungan", *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)*, Volume 4, Nomor 3, 2018, hlm. 259.

⁶ Wijaya, Handriyanto, "Aktualisasi Kebijakan China One Belt And One Road di Indonesia Melalui Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung", *Dinamika Global: Jurnal Ilmu Hubungan Internasional*, Volume 5, Nomor 1, 2020, hlm. 112.

Indonesia dan investor Cina. Adapun pihak-pihak lain yang turut terlibat dalam pembangunan ini antara lain Cina Railway International Co. Ltd., PT Kereta Cepat Indonesia (KAI), PT Jasa Marga, PT Wijaya Karya, dan PT Perkebunan Nasional VII.⁷ Dalam pelaksanaannya, pemerintah Indonesia dan Cina berkomitmen untuk menyelesaikan proyek ini. Adapun luas tanah yang harus disediakan untuk melaksanakan pembangunan ini adalah 7,6 juta meter persegi, dengan panjang 142,3 kilometer. Pengadaan tanah ini tentu tidak dapat dikategorikan sebagai hal yang mudah. Oleh karena itu, pemerintah membutuhkan waktu yang cukup banyak untuk mengadakan tanah, yakni berlangsung sejak tahun 2017 hingga tahun 2021. Hal ini menimbulkan peningkatan pembiayaan untuk proses pengadaan tanah yang pada mulanya hanya sebesar dua triliun rupiah menjadi Rp113 triliun. Sampai akhir tahun 2022, persentase proses konstruksi pembangunan ini sebesar 88,8 persen.⁸

Peresmian pembangunan KCJB ini dilaksanakan pada tanggal 2 Oktober 2023. Namun, pembangunan ini tentunya menimbulkan beberapa permasalahan antara masyarakat sekitar yang terkena dampak atas adanya pembangunan jalur KCJB dengan pemerintah sebagai pemangku kebijakan, terutama dalam proses pembebasan lahan. Masyarakat yang terdampak memohonkan ganti rugi dari pemerintah selaku penyelenggara proyek pembangunan. Pada praktiknya, permasalahan yang timbul dalam pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum disebabkan oleh fakta bahwa tanah tersebut dipunyai, dikuasai, atau dimanfaatkan oleh orang atau badan hukum lain. Dengan tanggung jawab ganti rugi atas lahan tersebut, pemerintah seringkali tidak menemukan kesepakatan terkait besaran dan nilainya dengan masyarakat. Sangat lazim bahwa dalam praktiknya, proses tawar menawar nilai ganti rugi dapat berujung kepada proses penyelesaian perkara di pengadilan.⁹

Selain itu, pembangunan KCJB ini memiliki kontroversi dalam regulasinya karena dianggap bertentangan dengan UU 12/2012. Akan tetapi, pemerintah membuat kebijakan agar KCJB ini tetap bisa berjalan dilanjutkan dengan cara mengeluarkan PP dan Perpres walaupun pada akhirnya menimbulkan kontroversi. Fokus bahasan peraturan terkait pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum pada pembangunan KCJB berpusat pada kontroversi tata ruang dalam pembangunan KCJB yang dianggap melanggar, tetapi oleh pemerintah diakali.

Oleh karena itu, penulis ingin mengkaji kesesuaian pembangunan KCJB dengan prinsip, asas, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku terkait pengadaan tanah untuk kepentingan umum. Hal ini dirasa penting dikaji agar terlihat sejauh mana komitmen pemerintah sebagai pemangku kebijakan menerapkan prinsip, asas, dan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dalam melaksanakan pembangunan tersebut. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat menjadi evaluasi agar setiap pembangunan yang ada di Indonesia dapat memenuhi segala prinsip, asas, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku sehingga terciptanya kepastian dan perlindungan hukum serta kesejahteraan bagi rakyat Indonesia.

Penulisan naskah ini telah diperbandingkan dengan penelitian terdahulu yang telah diterbitkan di dalam jurnal nasional, yaitu artikel oleh Lina Jamilah, Marisa Nola, dan Oktary pada tahun 2019 yang berjudul "Pengadaan Tanah untuk Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) di Kabupaten Bandung Barat Dihubungkan dengan Undang Undang Nomor 2 Tahun 2012

⁷ CNN Indonesia, "KAI Akan Jadi Pemegang Saham Mayoritas di Kereta Cepat", <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20210909062214-92-691729/kai-akan-jadi-pemegang-saham-mayoritas-di-proyek-kereta-cepat>, diakses Juli 2024.

⁸ Tetama, Androvaga Renandra, Suharno Suharno, dan Aritza Nafa Tyola, "Pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung: memaknai konsultasi publik dan partisipasi masyarakat dalam pengadaan tanah", *Widya Bhumi*, Volume 2, Nomor 2, 2022, hlm. 147.

⁹ Haryanto, Y. Eko, "Penyelesaian Sengketa Penetapan Ganti Rugi Tanah Untuk Pembangunan Jalur Kereta Cepat Jakarta Bandung di Kabupaten Karawang", *Pakuan Law Review*, Volume 6, Nomor 2, 2020, hlm. 246.

tentang Pengadaan Tanah *juncto* Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria” yang berfokus kepada penelitian terkait pengadaan tanah di Kecamatan Cikalong Wetan, Kabupaten Bandung Barat, serta hubungannya dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012. Berdasarkan penelitian tersebut, terdapat hasil bahwa “pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung di Kecamatan Cikalong Wetan Kabupaten Bandung Barat telah melanggar Pasal 7 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah dan Pasal 1 Ayat (1)”.¹⁰

METODE PENELITIAN

Dalam proses penulisan artikel ini metode penelitian yang digunakan berupa metode penelitian hukum normatif, yakni studi literatur berupa kepustakaan berdasarkan data sekunder, yakni bahan pustaka yang berupa kaidah, norma hukum positif, buku, jurnal, makalah, dan bahan tulisan lainnya. Adapun metode ini dapat didefinisikan sebagai proses penemuan suatu prinsip dan doktrin-doktrin hukum yang dapat dijadikan solusi untuk isu-isu hukum terkini. Langkah yang dilaksanakan antara lain penentuan ruang lingkup penelitian dengan mengidentifikasi topik, mengumpulkan materi, menganalisis, mengidentifikasi, menafsirkan norma hukum, dan menyusun kesimpulan dari penelitian.

PEMBAHASAN DAN ANALISIS

Kesesuaian Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung dengan Prinsip Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum

Secara umum, prinsip merupakan suatu kebenaran yang dijadikan dasar untuk berpikir, bertindak, dan lain sebagainya. Prinsip dan asas pada dasarnya merupakan hal yang berbeda. Prinsip mengandung kebenaran sehingga dalam hal ini merupakan suatu hal yang menguatkan asas. Dengan kata lain, prinsip memiliki tujuan agar nilai yang terkandung di dalam asas dapat diterima oleh masyarakat.¹¹ Hal ini menunjukkan pentingnya bagi pemerintah untuk memperhatikan prinsip-prinsip pengadaan tanah untuk kepentingan umum dalam pembangunan KCJB.

Pengadaan tanah dalam pembangunan untuk kepentingan umum dapat dilakukan dengan berpedoman pada prinsip-prinsip antara lain sebagai berikut:¹²

1. Penghormatan hak-hak atas tanah yang dimiliki oleh rakyat. Hak atas tanah yang dimiliki oleh rakyat adalah salah satu hak asasinya sebagai warga negara. Oleh karena itu, atas hak tersebut, tidak dapat secara mudah dirampas untuk kepentingan tertentu, salah satunya juga untuk kepentingan umum, tanpa mengindahkan peraturan yang ada.
2. Kepastian hukum. Dalam pelaksanaan pengadaan tanah, perlu diperhatikan prinsip kepastian hukum, baik kepastian dalam pengaturan dan proses pengadaan tanahnya, maupun dalam pengaturan dan proses pemberian hak atas tanahnya.
3. Kepastian atas kepentingan umum. Dalam hal ini, pemerintah dilarang untuk mencari keuntungan. Kepentingan umum dalam hal ini, mulai dari pengertian, klasifikasi, dan penegasan mengenai adanya kepentingan semua masyarakat harus dilaksanakan oleh pemerintah. Adapun pelaksanaan tersebut harus sejalan dengan Rencana Umum Tata Ruang Wilayah.

¹⁰ Lina Jamilah, Marisa Nola, dan Oktary, "Pengadaan Tanah untuk Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) di Kabupaten Bandung Barat Dihubungkan dengan Undang Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah *Juncto* Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria", *Prosiding Ilmu Hukum*, 2019, hlm. 557.

¹¹ Ibnu Fajar Rahim, "Membedakan Prinsip Hukum dan Asas Hukum", kumparan.com/muh-ibnu-fajar-rahim/1wlvCghYK2/4, diakses Juli 2024.

¹² Fadhil Yazid, *Pengantar Hukum Agraria*, Medan: Undhar Press, 2020, hlm. 149–150.

4. Cepat dan transparan. Pembangunan dapat dilakukan dengan cepat dan transparan dengan dimulai dari pembentukan Panitia Pengadaan Tanah dan Tim Penaksir Harga Tanah yang kompeten, dengan uraian dan susunan tugas antar masing-masing dibuat secara terbatas.
5. Musyawarah dengan pemegang hak atas tanah. Hal ini dilakukan untuk merumuskan hal yang menyangkut kegiatan pengadaan tanah, tujuannya, dan besaran ganti kerugian.
6. Ganti rugi secara layak dan adil. Hal ini sudah sepatutnya dilakukan karena terdapat pengorbanan sebuah aset oleh seseorang atas pengambilan hak atas tanahnya.

Terdapat setidaknya enam prinsip di dalam pelaksanaan pengadaan tanah, khususnya untuk kepentingan umum. Pertama, terhadap prinsip penghormatan hak-hak atas tanah yang dimiliki oleh rakyat, pemerintah belum dapat sepenuhnya memenuhi hal tersebut. Dalam pembangunan KCJB, sejumlah warga Desa Bunder, Kecamatan Jatiluhur, Kabupaten Purwakarta beraksi menutup terowongan untuk pembangunan KCJB tersebut. Hal ini disebabkan oleh janji pemerintah untuk mengadakan pembangunan rumah belum dipenuhi setelah tiga tahun lamanya. Totalnya, terdapat sebelas unit rumah yang terdampak oleh pembangunan KCJB yang dijanjikan untuk dibangun. Adapun dalam hal ini pemerintah hanya memberikan uang sebesar dua juta rupiah setiap bulannya untuk biaya sewa warga yang terkena dampak.¹³

Kedua, terhadap prinsip kepastian hukum, pemerintah belum dapat memenuhi hal tersebut. Hal ini tercermin dalam adanya ketidakjelasan terkait pembangunan rumah warga seperti yang telah dijanjikan. Secara umum, salah satu bentuk prinsip kepastian hukum dalam pelaksanaan pengadaan tanah ini adalah kepastian dalam proses pengadaan tanah. Pembangunan rumah warga yang terkena dampak merupakan salah satu pelaksanaan ganti rugi yang termasuk ke dalam proses pengadaan tanah.¹⁴ Oleh karena tidak dipenuhinya janji tersebut, warga yang terkena dampak harus menanggung selama tiga tahun.¹⁵ Hal ini menunjukkan adanya ketidaksesuaian pembangunan KCJB dengan prinsip kepastian hukum.

Ketiga, prinsip kepastian atas kepentingan umum. Adapun diperoleh dari laman KCIC, pembangunan KCJB yang membuat waktu tempuh yang sebelumnya tiga jam menjadi 45 menit, menunjukkan beberapa tujuan dan manfaat antara lain peningkatan mobilitas dan konektivitas, efisiensi waktu dan energi.¹⁶ Hal ini tentunya memudahkan masyarakat yang memiliki rutinitas bepergian dari Jakarta ke Bandung maupun sebaliknya. Tidak hanya itu, kemacetan dan polusi udara juga dapat berkurang dengan adanya pembangunan ini. Terlihat pula antusiasme masyarakat yang besar ketika pendaftaran uji coba KCJB.¹⁷ Hal ini menunjukkan bahwa prinsip kepastian atas kepentingan umum dalam pembangunan tersebut telah dipenuhi oleh pemerintah.

Keempat, terhadap prinsip pelaksanaan secara cepat dan transparan, pemerintah belum dapat sepenuhnya memenuhi hal tersebut, terutama terhadap prinsip pelaksanaan secara cepat. Pembangunan KCJB memakan waktu yang lebih lama dibandingkan dengan perkiraan waktu sebelumnya. Pada mulanya, sejak September 2014, biaya pembangunan KCJB diperkirakan sebesar \$6,07 miliar dengan estimasi lima tahun hingga tahun 2019.¹⁸ Pada

¹³ Abdul Halim, "Tuntut Ganti Rugi Rumah, Warga Tutup Terowongan Proyek Kereta Cepat", jabar.idntimes.com/news/jabar/abdul-halim-18, diakses Juli 2024.

¹⁴ Fadhil Yazid, *Loc.cit.*

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ Sanjaya, Fondy, dan Viani Puspitasari, "Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Dalam Perspektif Kritis Environmentalisme", *Padjajaran Journal of International Relations*, Volume 2, Nomor 2, 2020, hlm. 171.

¹⁷ Danang Sundoro, "KAI Yakini Kereta Api Cepat Berikan Manfaat Signifikan", rri.co.id/nasional/363141, diakses Juli 2024.

¹⁸ Tetama, *Op.cit.*, hlm. 142.

prakteknya, pelaksanaan pembangunan KCJB tertunda selama lebih dari dua tahun.¹⁹ Namun, terhadap prinsip transparansi, pemerintah telah berupaya untuk memberikan informasi secara berkala dan terbaru pada laman KCIC.

Kelima, dalam hal prinsip musyawarah dengan pemegang hak atas tanah, pemerintah sudah menjalankan prinsip ini karena tidak ditemukan adanya data bahwa pemerintah melakukan pembebasan lahan tanah untuk pembangunan KCJB tanpa musyawarah dengan pemegang hak atas tanah. Musyawarah dalam hal ini dimaksudkan untuk, salah satunya, menentukan besaran ganti kerugian. Meskipun musyawarah telah dilakukan, pemerintah pada prinsip keenam, yaitu pemberian ganti rugi yang layak dan adil, belum sepenuhnya menjalankan hal tersebut.

Keenam, terhadap prinsip pemberian ganti rugi yang layak dan adil, banyak ketidaksesuaian antara pemerintah dan pihak yang berhak mendapatkan ganti rugi. Hal ini terlihat dari gugatan yang dilayangkan oleh PT Karawang Cipta Persada atas penetapan ganti kerugian pembangunan KCJB. Keberatan tersebut tidak lain berdasarkan penilaian atas harga tanah. Perusahaan Konsorsium, sebelum adanya proyek KCJB, telah membeli Kavling dengan nilai Rp1.744.009,00 per meter persegi. Akan tetapi, Kantor Jasa Penilai Publik Muttaqin Bambang Purwanto Rozak Uswatun dan Rekan, menetapkan nilai terhadap hal tersebut sebesar Rp960.000,00 untuk setiap meter persegi.²⁰ Meskipun gugatan tersebut pada akhirnya ditolak oleh Pengadilan Negeri Karawang, fakta bahwa terdapat keberatan dari pihak yang terdampak menunjukkan bahwa pemerintah belum menjalankan prinsip tersebut.

Kesesuaian dengan Asas Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum

Asas dapat didefinisikan sebagai sebuah turunan dari nilai-nilai dasar pemikiran suatu norma atau peraturan. Sedangkan menurut Fence Wantu dalam bukunya, menyebutkan bahwa, “asas hukum merupakan dasar-dasar atau petunjuk arah dalam pembentukan hukum positif”.²¹ Pasal 2 UU 2/2012 memberikan pedoman mengenai asas-asas yang mesti dipatuhi atau dipenuhi oleh pemerintah, antara lain sebagai berikut:²²

1. Asas Kemanusiaan. Dalam hal ini, pemerintah yang mewakili negara sepatutnya memberikan perlindungan dan penghormatan hak asasi manusia, termasuk harkat dan martabat warga negara dan penduduknya secara proporsional.
2. Asas Keadilan. Pemerintah harus memberikan jaminan ganti rugi yang layak dan adil terhadap pihak yang terdampak dan berhak memperolehnya.
3. Asas Kemanfaatan. Hal ini khususnya terhadap hasil pengadaan tanah. Hasil dari adanya pelaksanaan pengadaan tanah harus memberikan manfaat kepada masyarakat, terutama pengadaan tanah untuk kepentingan umum.
4. Asas Kepastian Hukum. Dalam memenuhi asas ini, pemerintah harus memberikan kepastian hukum mengenai ketersediaan tanah untuk pembangunan. Pemerintah pun harus memberikan jaminan ganti rugi yang layak dan adil.
5. Asas Keterbukaan. Hal ini dapat diwujudkan oleh pemerintah dengan memberikan akses kepada masyarakat terhadap segala informasi yang berhubungan dengan pelaksanaan pengadaan tanah tersebut.
6. Asas Kesepakatan. Hal ini berarti pengadaan tanah tidak boleh dilaksanakan tanpa adanya musyawarah antara pemerintah dan pihak pemegang hak atas tanah untuk mencapai kesepakatan bersama.

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ Haryanto, *Op.cit.*, hlm. 248.

²¹ Fence Wantu, *Pengantar Ilmu Hukum*, Gorontalo: UNG Press, 2015, hlm. 25.

²² Sugianto dan Leliya, *Op.cit.*, hlm. 59.

7. Asas Keikutsertaan. Hal ini berarti diperlukan partisipasi dari masyarakat, dimulai dari perencanaan pembangunannya sampai dengan pelaksanaannya.
8. Asas Kesejahteraan. Hal ini dapat ditunjukkan dengan adanya nilai tambah bagi kehidupan pihak yang terkena dampak dan berhak atas ganti rugi dan bagi masyarakat secara luas.
9. Asas Keberlanjutan. Pelaksanaan pembangunan dalam hal ini dapat berjalan secara terus-menerus, tidak lain untuk mencapai manfaat dan tujuan yang diharapkan.
10. Asas Keselarasan. Yang dimaksudkan dengan selaras adalah antara kepentingan pemerintah atau negara dan kepentingan masyarakat.

Kesepuluh asas tersebut sepatutnya dipenuhi baik oleh pemerintah dengan pihak-pihak yang terkait. Dalam proyek pembangunan KCJB selain pemerintah, terdapat pihak lain yang harus memenuhi kesepuluh asas tersebut. Pihak lain dalam hal ini adalah *joint venture* antara PT Pilar Sinergi BUMN dengan China Railway International Co. Ltd. Adapun PT Pilar Sinergi BUMN adalah anak usaha BUMN yang antara lain terdiri dari PT Kereta Api Indonesia (Persero), PT Wijaya Karya (Persero) Tbk., PT Perkebunan Nusantara VIII, dan PT Jasa Marga (Persero) Tbk.

Dalam pembangunan KCJB, diketahui terdapat beberapa wilayah yang terkena dampak guna lokasi pengadaan tanah untuk pembangunan trase, stasiun, dan fasilitas proyek KCJB. Daerah tersebut antara lain sejumlah lima kabupaten, yakni Bekasi, Karawang, Purwakarta, Bandung Barat, dan Bandung. Adapun tiga kota terdampak antara lain Bekasi, Cimahi, dan Bandung, serta satu kota administrasi, yakni Jakarta Timur.

Pemerintah dan pihak terkait pembangunan KCJB tersebut dirasa belum dapat memenuhi asas kemanusiaan, keadilan, dan kepastian hukum secara menyeluruh bagi masyarakat. Hal ini disebabkan oleh adanya permasalahan yang timbul dalam penggunaan bahan peledak yang merusak sejumlah sebelas rumah warga yang terletak di Desa Bunder, Kecamatan Jatiluhur, Kabupaten Purwakarta yang menimbulkan pergeseran dan keretakan tanah karena terpengaruhnya kontur tanah. Selain itu, operasional KCJB, khususnya pada jalur trase, menyebabkan getaran mekanik yang akhirnya menimbulkan keretakan pada areal permukiman.²³

Menyikapi hal tersebut, pemerintah telah sepakat untuk membangun rumah bagi warga yang terdampak. Kendati demikian, sampai tiga tahun lamanya, tidak kunjung ada pembangunan yang dijanjikan tersebut. Pemerintah pusat, daerah, dan pihak-pihak terkait pun dinilai tidak responsif dalam menanggapi permasalahan tersebut. Hal ini juga didukung oleh fakta saat PT KCIC melakukan survei, pemerintah menyanggah bahwa kerusakan yang terjadi pada rumah warga disebabkan oleh tingginya curah hujan dan musim kemarau.²⁴

Ketidaksesuaian dengan asas tersebut juga dapat terlihat pada kasus-kasus lain. Contohnya, PT Karawang Cipta Persada telah diberikan ganti rugi yang besarnya tidak sesuai. Pada tahun 2014, Perusahaan Konsorsium membeli Kavling seharga Rp1.774.009,00 per meter persegi. Akan tetapi, Kavling tersebut dinilai besarnya sejumlah Rp960.000,00 per meter persegi oleh Kantor Jasa Penilai Publik, Muttaqin Bambang Purwanto Rozak Uswatun dan Rekan.²⁵

Selain itu, contoh kasus lainnya terdapat di daerah Kabupaten Bekasi, khususnya di Desa Lembangsari. Di daerah tersebut, sebagian besar warga berprofesi sebagai petani, tukang

²³ Oktopiani, Leni, "KEWENANGAN PEMERINTAH DAERAH DALAM URUSAN PEMERINTAHAN DI BIDANG LINGKUNGAN HIDUP DALAM PENYELESAIAN KERUSAKAN LINGKUNGAN HIDUP AKIBAT PROYEK KERETA CEPAT WHOOSH DI KABUPATEN PURWAKARTA", *Jurnal Darma Agung*, Volume 32, Nomor 3, 2024, hlm. 299.

²⁴ *Ibid.*, hlm. 303.

²⁵ Silvia, Vina, Fifiana Wisnaeni, dan Irawati, "Implikasi Terhadap Pelaksanaan Pengadaan Tanah Kereta Cepat Jakarta-Bandung Di Kabupaten Bekasi", *Notarius*, Volume 14, Nomor 1, 2021, hlm. 389.

kebun, pedagang, maupun pekerja sektor informal. Berdasarkan wawancara yang dilakukan oleh Silvia dkk. pada tahun 2020 bersama beberapa warga daerah tersebut, antara lain Bapak Casmudi, Bapak Karyadi, dan Bapak Rusmono, salah satu warga mengatakan bahwa, “uang ganti kerugian tidak mencukupi untuk mencari tempat tinggal baru karena properti selalu mengalami kenaikan”. Tidak hanya itu, mencari pekerjaan baru merupakan gagasan yang sulit.²⁶

Adapun berdasarkan wawancara dengan salah satu warga dari Desa Pasiranji, yakni Bapak Amirudin, ditemukan bahwa tanah sawah yang dimilikinya mengalami kerugian akibat adanya pembangunan KCJB. Hal ini karena sawah yang terpaksa ia lepaskan merupakan sebagian dari sisa tanah lainnya yang tidak produktif, tidak memiliki nilai jual, serta tidak bernilai ekonomis.²⁷ Atas keluhan-keluhan yang telah disampaikan oleh warga-warga tersebut, dilaksanakan proses musyawarah yang dinilai oleh masyarakat sekadar formalitas. Hal ini karena tidak adanya realisasi penyelesaian masalah-masalah atas keluhan-keluhan tersebut.

Kendati demikian, pembangunan KCJB dinilai telah memenuhi asas keselarasan dari segi kepentingan masyarakat maupun negara.²⁸ Hal ini karena pembangunan tersebut memiliki tujuan mengurangi polusi, dan kemacetan dengan menyediakan alternatif transportasi massal yang tentunya lebih efektif, efisien, dan modern.²⁹ Tidak hanya itu, pembangunan ini juga bermaksud untuk memperbaiki kinerja sistem jaringan transportasi, mengurangi penggunaan bahan bakar minyak, dan menyediakan lapangan pekerjaan, baik ketika pembangunan maupun pengoperasian. Adapun dari pembangunan ini dapat memberikan peluang bagi usaha-usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM) dengan adanya *multiplier effect*. Pada akhirnya, dapat terjadi pemerataan ekonomi di wilayah sekitar Provinsi DKI Jakarta dan Provinsi Jawa Barat.³⁰

Namun, asas kebermanfaatan dan asas kesejahteraan belum dapat dipenuhi oleh pemerintah. Hal tersebut karena harga tiket yang sebesar Rp300.000,00–Rp600.000,00 tergantung pada kelas yang dipilih membuat KCJB tidak dapat menjangkau masyarakat kurang mampu atau menengah kebawah karena menurut Pakar Transportasi ITB Sony Sulaksono, target dari KCJB adalah pasar kelas eksekutif.³¹ Selain itu, sarana transportasi Jakarta-Bandung saat ini sudah cukup memadai, di antaranya terdapat pesawat terbang, bus, travel, dan kereta.³² Sedangkan Ketua Institut Studi Transportasi, Darmaningtyas, mengatakan bahwa, “pembangunan kereta di pulau Jawa masih timpang dengan pembangunan kereta di luar pulau Jawa apalagi dengan adanya pembangunan KCJB, maka ketimpangan akan makin semakin tinggi”.³³ Tidak hanya itu, terdapat dampak tidak langsung yang berupa pengalihfungsian lahan pertanian seluas 150 hektare menjadi wilayah non-pertanian di sekitar stasiun dan lintasan KCJB yang menyebabkan lumbung pangan nasional menjadi berkurang.

Terhadap asas keterbukaan, pemerintah dinilai cukup memenuhi dan menjalankan asas tersebut dalam pembangunan KCJB. Hal ini terlihat dari fakta bahwa KCIC telah membuat laman resmi, yakni kcic.co.id/, yang berisikan unggahan segala bentuk persuratan, berita,

²⁶ *Ibid.*, hlm. 390.

²⁷ *Ibid.*, hlm. 389–390.

²⁸ Kadarisman, *Op.cit.*, hlm. 262.

²⁹ Biro Komunikasi dan Informasi Publik, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, “Pemerintah Berkomitmen Membangun Kereta Cepat Jakarta Bandung”, <https://dephub.go.id/post/read/pemerintah-berkomitmen-membangun-kereta-cepat-jakarta-bandung>, diakses pada 30 Juli 2024.

³⁰ *Ibid.*

³¹ Tri Wahyuni, BBC News Indonesia, “Tarif Kereta Cepar Rp300.00,00 Apakah Bakal Menjadi Pilihan Utama Warga” <https://www.bbc.com/indonesia/articles/ce54nzj1relo>, diakses pada 30 Juli 2024

³² Kadarisman, *Op.cit.*, hlm. 254.

³³ Isyana Artharini, BBC Indonesia, “Meluas Penolakan atas Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung”, https://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2015/09/150903_indonesia_kereta_cepat, diakses pada 30 Juli 2024.

laporan surat edaran maupun penetapan, pengumuman, hingga narahubung yang dapat dihubungi secara personal.

Selain itu, di dalam laman tersebut, pemerintah telah menunjukkan sedikit penerapan asas keberlanjutan dari pembangunan KCJB. Ditunjukkan bahwa terdapat sejarah panjang, yakni pada tahun 2017, ditandatangani *Facility Agreement* Pembiayaan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat di Kota Beijing, Cina yang disaksikan langsung oleh Presiden Indonesia, Joko Widodo, dan Presiden Cina, Xi Jinping. Akhirnya, proyek ini dianggap rampung pada tahun 2023. Kendati demikian, proyek ini digadang-gadang akan terus dilanjut hingga menuju Surabaya.³⁴

Akan tetapi, terdapat indikasi kerugian dalam pembangunan tersebut yang dialami oleh WIKA. WIKA merupakan salah satu dari beberapa pemegang saham Pilar Sinergi BUMN Indonesia dengan kepemilikan 38%.³⁵ Kerugian yang dialami oleh WIKA sebesar Rp7,12 triliun sepanjang tahun 2023. Hal tersebut menunjukkan pembengkakan kerugian bersih WIKA sebesar 11.86% dari tahun 2022 yang sejumlah Rp59,59 miliar. Faisal Basri, Pengamat dari Institute for Development of Economics and Finance, berpendapat bahwa kerugian tersebut muncul akibat penugasan proyek KCJB dari pemerintah yang melampaui kemampuan BUMN. Jika hal ini diteruskan, menurutnya, "satu per satu perusahaan pelat merah akan tumbang".³⁶ Maka dari itu, jika tidak adanya keuntungan yang signifikan dan pada akhirnya menyebabkan kerugian dalam pembangunan KCJB, maka pembangunan tersebut bisa tidak beroperasi dan menyebabkan tidak adanya keberlanjutan.

Terhadap asas kesepakatan dan musyawarah, meskipun telah melakukan banyak musyawarah dengan orang atau badan hukum yang berhak menerima ganti rugi, pemerintah tampaknya belum dapat memenuhi asas tersebut. Tujuan musyawarah dalam hal ini adalah untuk mendapatkan kecocokan ganti rugi. Namun, terdapat banyak kasus mengenai ketidaksesuaian ganti rugi yang ditetapkan oleh pemerintah dan pihak terkait.

Terhadap asas keikutsertaan, pemerintah dinilai kurang dalam penerapannya. Hal ini ditunjukkan oleh ketidakterlibatan salah satu masyarakat di Desa Cikaobandung dalam pembangunan proyek KCJB. Hal tersebut disebabkan oleh fakta bahwa KCJB merupakan proyek strategis nasional dalam jenis keterwakilan palsu dengan tingkat keterwakilan yang sempit karena masyarakat, yang diwakili oleh Rukun Tetangga dan Rukun Warga, tidak menyampaikan aspirasi masyarakat desa melalui penyelenggaraan musyawarah perencanaan pembangunan desa kepada pemerintah pusat. Maksud dari keterwakilan palsu dalam hal ini mengacu pada tipologi berdasarkan jenis partisipasi dan keterwakilan menurut Daniel Patrick Moynihan, bahwa terdapat dua jenis keterwakilan palsu, yakni keterwakilan palsu dengan tingkat keterwakilan luas dan tingkat keterwakilan sempit. Keduanya memiliki pengertian pengambilan keputusan oleh pejabat yang bersifat simbolik dan kurang transparan serta perbedaan keduanya hanya terletak pada luas atau sempitnya keterwakilan.³⁷

Kesesuaian dengan Peraturan Perundang-Undangan

Dasar hukum pembangunan KCJB pertama kali diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat antara Jakarta dan Bandung (Perpres 107/2015). Pada mulanya, pembiayaan pembangunan KCJB

³⁴ KCIC, "Sejarah Perusahaan", <https://kcic.co.id/tentang-kami/sejarah>, diakses pada Juli 2024.

³⁵ Romys Binekasri, "Whoosh Dituding Biang Kerok WIKA rugi Rp7.12 T, KCIC Buka Suara", 2024, CNBC Indonesia, cnbcindonesia.com/market/20240717075957-17-555241, diakses Agustus 2024.

³⁶ Ilona Estherina, "Menyambut HUT RI ke-79, Whoosh Beri Diskon Tiket 17 Persen", bisnis.tempo.co/read/1900531, diakses Agustus 2024.

³⁷ Azzam, Abdurrofi Abdullah, "Partisipasi Masyarakat Desa Cikaobandung dalam Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung", *JIP: Jurnal Ilmiah Ilmu Pemerintahan*, Volume 7, Nomor 1, 2022, hlm. 52–53.

tidak akan menggunakan dana dari APBN.³⁸ Kemudian, pada perkembangannya Presiden Jokowi Dodo mengubah Perpres tersebut dengan Perpres 93/2021 tentang Perubahan atas Peraturan Perpres 107/2015.³⁹ Dari dasar hukum pembangunan KCJB, terlihat adanya ketidakkonsistenan karena penggunaan dana dari APBN tidak sesuai dengan rencana awal yang tidak akan menggunakan dana dari APBN.

Pada dasarnya, pengadaan tanah adalah “kegiatan menyediakan tanah untuk kepentingan bangsa, negara, dan masyarakat yang harus diwujudkan oleh Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah dan digunakan sebesar besarnya untuk kemakmuran rakyat dengan cara memberi ganti kerugian yang layak dan adil”.⁴⁰ Maka dari itu, pengadaan tanah dalam pembangunan KCJB mengacu pada Pasal 10 UU 2/2012 yang di dalamnya disebutkan mengenai jenis-jenis kepentingan umum, salah satunya pada huruf b, yakni “jalan umum, jalan tol, terowongan, jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api”.⁴¹

Sudah semestinya pemerintah dengan pihak terkait dalam pembangunan KCJB menaati peraturan yang berlaku, yaitu salah satunya adalah UU 2/2012. Akan tetapi, pemerintah dapat dianggap tidak menaati aturan tersebut karena dalam Pasal 7 Ayat (1) disebutkan bahwa, “pengadaan tanah untuk kepentingan umum diselenggarakan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW), Rencana Pembangunan Nasional/Daerah, Rencana Strategis, dan Rencana Kerja setiap Instansi yang memerlukan tanah”.⁴² Kemudian, pada Pasal 14 dan 15, dinyatakan bahwa, “pengadaan tanah untuk kepentingan umum diharuskan membuat Perencanaan Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum dimana dokumen yang dimuat salah satunya kesesuaian RTRW”.⁴³ Dalam pembangunan kereta, tidak semua lahan yang digunakan sebagai pengadaan tanah sudah sesuai dalam hal tata ruang. Salah satu contohnya adalah bahwa beberapa daerah Kabupaten Bandung Barat, Kabupaten Karawang, dan Kabupaten Bandung direncanakan menjadi lokasi *Transit Oriented Development* (TOD). Padahal, kawasan tersebut memiliki fungsi sebagai Kawasan Tanaman Pangan, Lahan Pertanian Pangan Berkelanjutan (LP2B), dan Kawasan Lindung untuk daerah resapan air yang juga adalah kawasan rawan bencana geologi.⁴⁴

Pembangunan KCJB seharusnya mengikuti RTRW yang telah ada. Akan tetapi presiden dapat dianggap mengesampingkan hal tersebut dengan mengeluarkan Perpres 3/2016 Nasional yang dalam Pasal 19 Ayat (2) menyatakan bahwa, “ketika Proyek Strategis Nasional tidak sesuai dengan Rencana Tata Ruang dapat dilakukan penyesuaian tata ruang terhadap pembangunan tersebut”.⁴⁵ Hal serupa juga dapat ditemukan dalam PP 19/2021. Kemudian, Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang RTRW dalam Pasal 114A menunjukkan bahwa pemerintah dipersilakan untuk melakukan penyesuaian RTRW.⁴⁶ Hal ini tentunya menyalahi aturan karena PP dan Perpres memiliki fungsi untuk menjalankan peraturan

³⁸ Partai Keadilan Sejahtera, “Suntikan APBN Terhadap Kereta Cepat Jakarta-Bandung, PKS: Pemerintah Inkonsisten Susun Rencana”, [³⁹ Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat antara Jakarta dan Bandung \(Perpres 93/2021\).](https://pks.id/content/suntikan-apbn-terhadap-kereta-cepat-jakarta-bandung-pks-pemerintah-inkonsisten-susun-rencana#:~:text=Presiden%20Joko%20Widodo%2C%20melalui%20Perpres,proyek%20akan%20didukung%20oleh%20APBN, diakses pada 30 Juli 2024.</p>
</div>
<div data-bbox=)

⁴⁰ Murwahid, *Hukum Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum*, Pamekasan: Duta Media Publishing, 2020, hlm. 14.

⁴¹ Pasal 10 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum (UU 2/2012).

⁴² Pasal 7 Ayat (1) UU 2/2012.

⁴³ Pasal 14-15 UU 2/2012.

⁴⁴ Astriani, Nadia, dan Yulinda Adharani, “Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Dari Sudut Pandang Penegakan Hukum Penataan Ruang”, *Jurnal Rechts Vinding: Media Pembinaan Hukum Nasional*, Volume 6, Nomor 2, 2017, hlm. 252.

⁴⁵ Pasal 19 Ayat (2) Perpres 93/2021.

⁴⁶ *Ibid.*, hlm. 253.

perundang-undangan yang lebih tinggi, bukan mengatur terkait hal yang sudah diatur di dalam undang-undang, apalagi sampai bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang ada di atasnya, yaitu UU 2/2012 yang memerintahkan agar pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum agar sesuai dengan tata ruang wilayah.

Selain itu, pembangunan KCJB termasuk ke dalam PSN, bahwa jika melihat pada PP 19/2021, definisi PSN adalah proyek yang bertujuan untuk meningkatkan pertumbuhan dan pemerataan pembangunan. Akan tetapi, pembangunan KCJB justru makin berdampak pada timpangnya infrastruktur di daerah luar Jawa. Ketua Institut Transportasi Darmaningtyas, mengatakan bahwa, "Jokowi selama ini selalu mengatakan tol laut, fokus itu saja sembari membangun kereta reguler di Kalimantan, Sulawesi, dan Papua. Di Ambon, orang harus menunggu kapal datang sampai berhari-hari atau berminggu-minggu, sementara ini (KCJB) hitungannya hanya dalam menit". Selain itu, Ketua Asosiasi Industri Kakao Indonesia, Piter Jasman, menyatakan bahwa terdapat masalah infrastruktur ketika mengirim cokelat dari Lampung, Sulawesi, dan Papua ketika menuju ke Pulau Jawa. Hal tersebut dikarenakan jalanan yang rusak yang membuat harga cokelat mahal dan tidak mampu bersaing dengan dunia internasional.⁴⁷

Oleh karena itu, penting bagi pemerintah untuk melihat dan tidak terburu-buru dalam membuat kebijakan agar kebijakan yang dibuat benar-benar dapat dirasakan manfaatnya bagi banyak orang bukan hanya segelintir orang saja karena jika kita melihat anggaran yang dikeluarkan untuk pembangunan KCJB, yaitu sebesar 113 triliun jika dialihkan untuk pembangunan infrastruktur di luar pulau Jawa maka akan sangat bermanfaat dan pembangunan akan lebih merata sesuai dengan definisi PSN sendiri yang dibuat oleh pemerintah.

PENUTUP

Kesimpulan

Pembangunan KCJB yang memiliki tujuan untuk mengurangi polusi, dan kemacetan, menyediakan alternatif transportasi massal yang efisien, memperbaiki kinerja sistem jaringan transportasi, mengurangi penggunaan bahan bakar minyak, menyediakan lapangan pekerjaan, baik ketika pembangunan maupun pengoperasian, dan memberikan peluang bagi usaha-usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM) dengan adanya *multiplier effect*, tetaplah harus memperhatikan kesesuaian dengan prinsip, asas, dan peraturan perundang-undangan yang ada.

Dalam hal ini, pemerintah belum mampu untuk memenuhi hal-hal tersebut, baik dalam beberapa prinsip, asas, maupun peraturan perundang-undangan. Pemerintah dinilai belum memenuhi prinsip-prinsip antara lain prinsip penghormatan hak-hak atas tanah, prinsip kepastian hukum, prinsip pelaksanaan cepat dan transparan, prinsip musyawarah dan ganti rugi.

Sama halnya ketika berbicara mengenai asas-asas pengadaan tanah untuk kepentingan umum, pemerintah dinilai kurang mampu untuk memenuhi asas-asas terkait, antara lain asas kemanusiaan, asas keadilan, asas kepastian hukum, asas kebermanfaatan, asas kesejahteraan, dan asas keikutsertaan.

Terhadap peraturan perundang-undangan yang terkait, pembangunan KCJB melanggar ketentuan dalam UU 12/2012, yaitu Pasal 7, 14, dan 15 yaitu terkait pembangunan untuk kepentingan umum haruslah sesuai dengan tata ruang. Akan tetapi dengan dikeluarkannya PP dan Perpres yang memperbolehkan PSN agar tata ruang yang menyesuaikan dengan PSN maka

⁴⁷ Isyana Artharini, BBC Indonesia, *Op.cit.*

pembangunan ini tetap dilanjutkan dan sudah beroperasi saat ini.

Saran

Dalam menjalankan segala macam programnya, pemerintah harus mempertimbangkan secara matang, tidak hanya mengenai perencanaan pembangunan, tetapi juga mengenai dampak yang terjadi dengan dilaksanakannya program tersebut. Pemerintah dan pihak terkait dalam pembangunan KCJB seharusnya bisa memenuhi segala prinsip-prinsip, asas-asas, dan peraturan perundang-undangan terkait pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum. Sehingga apabila mengacu kepada hal tersebut pemerintah dapat melakukan mitigasi yang tepat atas suatu hal yang akan terjadi baik sebelum, saat, dan setelah pembangunan tersebut dilaksanakan.

Pengadaan tanah yang berupa perbuatan hukum berupa pelepasan hubungan hukum yang semula ada antara pemegang hak dan tanahnya yang diperlukan, dengan pemberian imbalan berupa uang atau fasilitas lainnya harus dilaksanakan dengan seadil-adilnya. Jangan sampai masyarakat yang tanahnya dibutuhkan guna merealisasikan program/proyek pemerintah tersebut merasa tidak adil serta ada diskriminasi dalam proses pengadaan tanah tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Fadhil Yazid, *Pengantar Hukum Agraria*, Medan: Undhar Press, 2020.
Fence Wantu, *Pengantar Ilmu Hukum*, Gorontalo: UNG Press, 2015.
Murwahid, *Hukum Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum*, Pamekasan: Duta Media Publishing, 2020.
Rahayu Subekti, *Hukum Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum*, Bandung: Widina Media Utama, 2023.
Sugianto dan Leliya, *Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum: Sebuah Analisis dalam Prespektif Hukum dan Dampak Terhadap Prilaku Ekonomi Masyarakat*, Yogyakarta: Deepublish, 2017.

Jurnal

- Astriani, Nadia, dan Yulinda Adharani, "Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Dari Sudut Pandang Penegakan Hukum Penataan Ruang", *Jurnal Rechts Vinding: Media Pembinaan Hukum Nasional*, Volume 6, Nomor 2, 2017.
Azzam, Abdurrofi Abdullah, "Partisipasi Masyarakat Desa Cikaobandung dalam Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung", *JIP: Jurnal Ilmiah Ilmu Pemerintahan*, Volume 7, Nomor 1, 2022.
Haryanto, Y. Eko, "Penyelesaian Sengketa Penetapan Ganti Rugi Tanah Untuk Pembangunan Jalur Kereta Cepat Jakarta Bandung di Kabupaten Karawang", *Pakuan Law Review*, Volume 6, Nomor 2, 2020.
Kadarisman Muhammad, "Kebijakan Transportasi Kereta Cepat Jakarta Bandung Dalam Mewujudkan Angkutan Ramah Lingkungan", *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)*, Volume 4, Nomor 3, 2018.
Kalicya, Glorya, dan Gunawan Djajaputra, "Tahap-Tahap Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Utilitas Kereta Cepat Jakarta-Bandung", *Jurnal Hukum Adigama*, Volume 3, Nomor 1, 2020.
Lina Jamilah, Marisa Nola, dan Oktary, "Pengadaan Tanah untuk Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) di Kabupaten Bandung Barat Dihubungkan dengan Undang Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Juncto Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria", *Prosiding Ilmu Hukum*, 2019.

- Oktopiani, Leni, "KEWENANGAN PEMERINTAH DAERAH DALAM URUSAN PEMERINTAHAN DI BIDANG LINGKUNGAN HIDUP DALAM PENYELESAIAN KERUSAKAN LINGKUNGAN HIDUP AKIBAT PROYEK KERETA CEPAT WHOOSH DI KABUPATEN PURWAKARTA", *Jurnal Darma Agung*, Volume 32, Nomor 3, 2024.
- Sanjaya, Fondy, dan Viani Puspitasari, "Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Dalam Perspektif Kritis Environmentalisme", *Padjajaran Journal of International Relations*, Volume 2, Nomor 2, 2020.
- Silvia, Vina, Fifiana Wisnaeni, dan Irawati, "Implikasi Terhadap Pelaksanaan Pengadaan Tanah Kereta Cepat Jakarta-Bandung Di Kabupaten Bekasi", *Notarius*, Volume 14, Nomor 1, 2021.
- Sugianto, Leliya, "Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum: Sebuah Analisis dalam Prespektip Hukum dan Dampak Terhadap Prilaku Ekonomi Masyarakat", *Yogyakarta: Deepublish*, 2017.
- Tetama, Androvaga Renandra, Suharno Suharno, dan Aritza Nafa Tyola, "Pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung: memaknai konsultasi publik dan partisipasi masyarakat dalam pengadaan tanah", *Widya Bhumi*, Volume 2, Nomor 2, 2022.
- Wijaya, Handriyanto, "Aktualisasi Kebijakan China One Belt And One Road di Indonesia Melalui Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung", *Dinamika Global: Jurnal Ilmu Hubungan Internasional*, Volume 5, Nomor 1, 2020.

Dokumen Lain

- Abdul Halim, "Tuntut Ganti Rugi Rumah, Warga Tutup Terowongan Proyek Kereta Cepat", jabar.idntimes.com/news/jabar/abdul-halim-18, diakses 30 Juli 2024.
- Biro Komunikasi dan Informasi Publik, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, "Pemerintah Berkomitmen Membangun Kereta Cepat Jakarta Bandung", <https://dephub.go.id/post/read/pemerintah-berkomitmen-membangun-kereta-cepat-jakarta-bandung>, diakses 30 Juli 2024.
- CNN Indonesia, "KAI Akan Jadi Pemegang Saham Mayoritas di Kereta Cepat", cnnindonesia.com/ekonomi/20210909062214-92-691729/kai-akan-jadi-pemegang-saham-mayoritas-di-proyek-kereta-cepat, diakses 30 Juli 2024.
- Danang Sundoro, "KAI Yakini Kereta Api Cepat Berikan Manfaat Signifikan", rri.co.id/nasional/363141, diakses 30 Juli 2024.
- Ibnu Fajar Rahim, "Membedakan Prinsip Hukum dan Asas Hukum", kumparan.com/muh-ibnu-fajar-rahim/1wllvCghYK2/4, diakses 30 Juli 2024.
- Ilona Estherina, "Menyambut HUT RI ke-79, Whoosh Beri Diskon Tiket 17 Persen", bisnis.tempo.co/read/1900531, diakses 30 Juli 2024.
- Isyana Artharini, BBC Indonesia, "Meluas Penolakan atas Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung", https://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2015/09/150903_indonesia_kereta_cepat, diakses 30 Juli 2024.
- KCIC, "Sejarah Perusahaan", <https://kcic.co.id/tentang-kami/sejarah/>, diakses 30 Juli 2024.
- Romys Binekasri, "Whoosh Dituding Biang Kerok WIKA rugi Rp7.12 T, KCIC Buka Suara", *CNBC Indonesia*, cnbcindonesia.com/market/20240717075957-17-555241, diakses 30 Juli 2024.
- Partai Keadilan Sejahtera, "Suntikan APBN Terhadap Kereta Cepat Jakarta-Bandung, PKS: Pemerintah Inkonsisten Susun Rencana", <https://pks.id/content/suntikan-apbn-terhadap-kereta-cepat-jakarta-bandung-pks-pemerintah-inkonsisten-susun-rencana#:~:text=Presiden%20Joko%20Widodo%2C%20melalui%20Perpres,proyek%20akan%20didukung%20oleh%20APBN>, diakses 30 Juli 2024.

Tri Wahyuni, BBC News Indonesia, “Tarif Kereta Cepar Rp300.00,00 Apakah Bakal Menjadi Pilihan Utama Warga”, <https://www.bbc.com/indonesia/articles/ce54nzj1relo>, diakses 30 Juli 2024.

Dokumen Hukum

Peraturan Presiden Nomor Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 93 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat antara Jakarta dan Bandung.

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang.

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Pokok-Pokok Agraria.