

## PEMBANGUNAN KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG: MEMAKNAI KONSULTASI PUBLIK DAN PARTISIPASI MASYARAKAT DALAM PENGADAAN TANAH

Androvaga Renandra Tetama<sup>1</sup>, Suharno<sup>2\*</sup>, Yaritza Nafa Tyola<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Program Studi Magister Kenotariatan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia

Jalan Kaliurang Km. 14,5 Sleman Yogyakarta 55584

<sup>2,3</sup> Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional

Jalan Tata Bhumi No 5 Banyuraden, Gamping, Sleman, Yogyakarta

\* Koresponden *author*: endosuharno@gmail.com

Vol. 2, No. 2  
October 2022

Received  
Oct 26<sup>th</sup>, 2022

Accepted  
Nov 26<sup>th</sup>, 2022

Published  
Dec 9<sup>th</sup>, 2022

### ABSTRACT

*The Jakarta Bandung Fast Train (KCJB) infrastructure development aims to improve mass transportation performance. The KCJB construction work, however, was hampered by the lengthy and expensive process of financing land acquisition. The purpose of this article is to describe the achievement of KCJB development targets and to explain why it is critical to implement meaningful public consultation and community participation (KPPM) in land acquisition. Through a review of the literature, this study employs the descriptive qualitative method. According to the study's findings, the Indonesian and Chinese governments are committed to completing the KCJB's construction. Despite the fact that the land acquisition activities lasted five years (2017-2021), they were able to provide land with an area of 7.6 million square meters and a length of 142.3 km. The lengthy land acquisition process has resulted in an increase in land acquisition financing from two trillion to 113 trillion. Project construction work has reached 88.8 percent completion by the end of 2022. This study emphasizes the importance of KPPM in preventing conflict or rejection, social disintegration, or even violence, all of which result in the failure to meet KCJB's development targets on time. To improve the performance of the mass transportation sector, the two countries must complete construction of the KCJB as soon as possible.*

**Keywords:** Land acquisition, meaningful public participation, physical development

### INTISARI

Pembangunan infrastruktur Kereta Cepat Jakarta Bandung (KCJB) bertujuan untuk pengembangan kinerja transportasi massal. Namun, pekerjaan pembangunan KCJB terganjal oleh lama dan mahal nya pembiayaan pengadaan tanah. Artikel ini bertujuan untuk menguraikan pencapaian target-target pembangunan KCJB dan memaparkan urgensi penerapan konsultasi publik dan partisipasi masyarakat (KPPM) yang bermakna dalam pengadaan tanah. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif melalui studi pustaka. Hasil penelitian menyebutkan bahwa pemerintah Indonesia-Cina berkomitmen menyelesaikan pembangunan KCJB. Meskipun pengadaan tanah berlangsung selama lima tahun (2017-2021), kegiatan tersebut mampu menyediakan tanah seluas 7,6 juta meter persegi dengan panjang 142,3 km. Lamanya proses pengadaan tanah berdampak pada meningkatnya pembiayaan pengadaan tanah dari perencanaan awal dua triliun menjadi 113 triliun. Hingga akhir 2022 pekerjaan konstruksi proyek mencapai 88,8 persen. Kajian ini menekankan pentingnya KPPM untuk mencegah terjadinya konflik atau penolakan, disintegrasi sosial, atau pun kekerasan yang berdampak tidak tercapainya target-target pembangunan KCJB dengan tepat waktu. Kedua negara harus segera menyelesaikan pembangunan KCJB untuk meningkatkan kinerja sektor transportasi massal.

**Kata Kunci :** Pengadaan tanah; partisipasi publik yang bermakna; pembangunan fisik

---

### A. Pendahuluan

Banyak negara maju di Asia dan Pasifik, seperti Jepang dan Cina, telah mencapai pertumbuhan ekonomi dan pengentasan kemiskinan yang mengesankan karena

ketercukupan pembiayaan proyek pembangunan (Kumar, 2019). Pada sisi lain, negara-negara berkembang umumnya menghadapi tantangan kurangnya pembiayaan dan minimnya kerja sama dengan negara maju/mitra dalam serangkaian proyek pembangunan yang berkelanjutan (Laksono, 2021). Selama lebih dari empat dekade, kerja sama penyediaan fasilitas umum di luar negeri telah menggunakan skema pembiayaan yang berasal dari non pemerintah (World Bank, 2016). Pembiayaan non pemerintah tersebut, umumnya berasal dari pihak swasta murni, melalui skema Kerja sama Pemerintah Badan Usaha (KPBU) seperti *Private Finance Initiative*, *Performance Based Annuity Scheme*, *strategic funding* ataupun pinjaman luar negeri (Abdullah, 2020).

Pemerintah Indonesia, telah mengenalkan skema pembiayaan non pemerintah atau KPBU sejak 2005 (BKPM, 2017; Widjaja, 2017). Skema KPBU di Indonesia lebih menekankan mobilisasi investasi oleh sektor badan usaha/swasta dalam penyediaan fasilitas infrastruktur, sektor ekonomi dan lingkungan (Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 67 Tahun 2005 *jo* Perpres Nomor 38 Tahun 2015). Selain itu, pemerintah Indonesia dengan skema KPBU tersebut, dapat menjamin pihak badan usaha/swasta atas risiko proyek dengan meningkatkan *bankability*. Pemerintah Indonesia pun dapat berkontribusi tunai untuk meningkatkan kelayakan finansial proyek melalui *user charge* atau *availability payment*. Bahkan, pemerintah Indonesia dapat menyediakan *project development facility* untuk pengelolaan fiskal (Dzakky, 2021; Hamzah dkk., 2014). Namun demikian, badan usaha yang terlibat tersebut perlu melihat kemampuan fiskalnya terlebih dahulu atas risiko jumlah utang yang akan menjadikan tekanan finansial proyek baginya. Selain itu, badan usaha juga wajib mengevaluasi kelayakan teknis suatu proyek, misalkan terdapat pembengkakan biaya (*cost overrun*) atas kelayakan finansial dan kredit. Tidak kalah pentingnya, badan usaha juga harus menyediakan segenap pembiayaan untuk menjamin ketersediaan tanah dan pembangunan proyek (Danendra & Mujiburohman, 2022; World Bank, 2016).

Selain modal pembiayaan atas pembangunan proyek, ketersediaan tanah merupakan pilar utama untuk lancarnya pengembangan sejumlah proyek pembangunan. Oleh karenanya, dalam rangka menjamin ketersediaan tanah untuk mendukung keberlangsungan proyek pembangunan, pemerintah menerbitkan Undang-Undang (UU) Nomor 2 Tahun 2012 tentang pengadaan tanah. UU tersebut memberikan kewenangan bagi pemerintah untuk mengakuisisi tanah kepemilikan perseorangan (privat) dengan cara tertentu untuk kepentingan umum. Bahkan, pengaturan akuisisi tanah tersebut juga tertulis pada Pasal 6 dan Pasal 18 UU Nomor 5 Tahun 1960 (UUPA), yang merupakan implementasi dari Pasal 33 Ayat (3) UU Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Pengadaan tanah untuk kepentingan umum (PTKU) merupakan kegiatan menyediakan tanah bagi pihak yang membutuhkan tanah dengan cara memberi ganti kerugian yang layak dan adil kepada pihak yang berhak (Yudhanto dkk., 2021). Apabila tanah masyarakat (privat) dibutuhkan untuk keperluan pengembangan proyek pembangunan yang bersifat publik, maka pemerintah harus menjamin

ketersediaan tanahnya digunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat (Santoso, 2019). Pembangunan Kereta Cepat Jakarta Bandung (KCJB) termasuk proyek pembangunan untuk kepentingan umum (Astriani & Adharani, 2017). Pembangunan KCJB tersebut terjalin melalui skema KPBU berdasarkan Perpres 109/2021.

Awalnya, pembiayaan proyek KCJB menjadi pengeluaran mandiri oleh Konsorsium BUMN Indonesia yaitu PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) dan Konsorsium Kereta Api Cina yaitu *High Speed Railway Company Limited (HSRCL)*, yang menggunakan rancangan bisnis untuk bisnis (B2B). Namun demikian, pada akhir 2021, skema pembiayaan B2B tersebut akhirnya berubah, dan pemerintah ikut serta membiayai proyek KCJB karena adanya sejumlah permasalahan dan pembengkakan pembiayaan (*cost overrun*).

Kementerian Perhubungan dan Kementerian Badan Usaha Milik Negara (BUMN) mengidentifikasi permasalahan yang muncul pada saat pembangunan proyek yaitu: (1) pengadaan tanah yang membutuhkan 30% luasan tanah lebih banyak; (2) perubahan rancangan pembiayaan pengadaan tanah akibat berlarutnya proses pengadaan tanah; (3) adanya penolakan atau gugatan masyarakat atas nilai ganti kerugian pada saat tahap pembebasan tanah di beberapa tempat; (4) teknis konstruksi yang tergantung dari pihak asing dan tidak diterapkannya standar internasional; (5) perencanaan Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) yang kurang baik; (6) tidak dipenuhinya manajemen risiko proyek serta adanya Pandemi Covid-19 (KCIC, 2021; Astriani & Adharani, 2017 Setiawan, 2022). Permasalahan tersebut akhirnya mempengaruhi jumlah anggaran pembiayaan yang dibutuhkan dalam pembangunan proyek yang melebihi target waktu. Anggaran pembangunan proyek KCJB melonjak menjadi Rp 113,9 triliun (selisih Rp 27,17 triliun) dari perkiraan awal (KCIC, 2022). KCJB juga melewati sembilan kabupaten/kota dengan panjang 140,3 km mulai dari Jakarta Timur (Provinsi DKI Jakarta) hingga Kabupaten Bandung (Provinsi Jawa barat) (Halim, 2016). Panjangnya jalur KCJB menjadikan beragamnya tema penelitian yang membahas pembangunan proyek, salah satunya tema pengadaan tanah.

Beberapa kajian sebelumnya telah membahas tema pengadaan tanah di kabupaten/kota yang dilintasi jalur rel KCJB, seperti Silvia dkk. (2021) dan Kalicya (2020). Secara berurutan, masing-masing dari mereka membahas mengenai pihak yang berhak keberatan atas nilai ganti kerugian yang ditetapkan oleh penilai independen. Kemudian, lambatnya proses pengadaan tanah dipengaruhi oleh pemilik bidang tanah yang tidak diketahui/tidak mau di ukur tanahnya dengan sejumlah penguasaan tanah oleh warga negara Indonesia maupun badan hukum asing. Namun demikian, kedua kajian tersebut tidak menemukan permasalahan utama yang mengiringi tahapan pengadaan tanah. Bahkan, partisipasi dan konsultasi publik yang bermakna yang seharusnya diterapkan pada tahapan pengadaan tanah juga tidak dibahas.

Kajian ini berbeda dengan kajian sebelumnya. Kajian ini lebih komprehensif membahas inti permasalahan mulai dari pra-pelaksanaan hingga pasca pengadaan tanah KCJB, ketika dibenturkan dengan prinsip kesepakatan dan kemanfaatan para *stakeholder* terkait pada ranah praktik. Tidak seperti kajian Gozali (2017), Sahnani dkk. (2015) dan Hajati (2019), kajian ini lebih condong membahas pentingnya pelibatan partisipasi publik dan konsultasi publik yang bermakna pada saat perencanaan, pelaksanaan hingga pasca pelaksanaan pengadaan tanah.

Pada akhir tahun 2021, tim pengadaan tanah telah berhasil menyelesaikan pengadaan tanah untuk proyek KCJB (Fadli & Alexander, 2021). Selain itu, dalam rapat dengar pendapat (RDP) komisi VI DPR tahun 2021, total pembiayaan pembangunan proyek juga meningkat (*cost overrun*) sebanyak 35% dari *budget* awal atau \$300 juta dari pembiayaan awal. Kedua situasi tersebut tentunya semakin membebani cadangan kas perusahaan PT. KCIC, CDB selaku pihak pendonor pinjaman, atau pun pemerintah Indonesia yang ikut menyertakan modalnya. Oleh karena itu, artikel ini akan membahas capaian pembangunan KCJB secara komprehensif dan *ter-update*. Artikel ini juga akan mengelompokkan permasalahan kunci dan membahas penerapan konsultasi publik dan partisipasi masyarakat yang bermakna dalam pengadaan tanah. Harapannya, analisis pembahasan yang telah dilakukan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi segenap pemangku kebijakan di bidang pertanahan dan ruang. Oleh karena itu, artikel ini bertujuan menguraikan keberhasilan pencapaian target-target pembangunan KCJB dan urgensi penerapan konsultasi publik dan partisipasi masyarakat yang bermakna dalam pengadaan tanah.

## **B. Metode Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif (Cresswell dkk., 2019; Sugiyono, 2016). Keseluruhan data sekunder berasal dari jurnal ilmiah, buku, publikasi pemerintah, dan portal berita nasional seperti VIVA.co.id, Kompas.com. Penulis melakukan tinjauan literatur secara sistematis (sesuai topik dan berdasarkan kata kunci prinsip pengadaan tanah, kereta cepat) terhadap data-data sekunder tersebut. Analisis data penelitian ini menggunakan deskriptif kualitatif untuk menggambarkan secara utuh dan mendalam atas pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung. Adapun langkahnya yaitu awalnya penulis menyusun dan meringkas literatur yang diperoleh tentang prinsip-prinsip dan praktik pengadaan tanah. Kemudian penulis menganalisis sejauh mana prinsip-prinsip tersebut telah diikuti berdasarkan tata urutan pelaksanaan pengadaan tanah, kesesuaian tata ruang. Penulis juga menyanggah kehutanan/lingkungan hidup, penyelesaian konflik atau permasalahan terkait subjek dan objek pengadaan tanah; pelaksanaan penilaian dan ganti kerugian serta relokasi/pemukiman kembali pihak terdampak. Penulis juga menyanggah beberapa aturan terbaru, seperti Keputusan Mahkamah Konstitusi, untuk menganalisis partisipasi publik yang kontekstual dalam mendukung kebijakan pengadaan tanah.

### C. Capaian Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Selama tujuh tahun sejak 2016, pemerintahan RI memprioritaskan pembangunan infrastruktur Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) (Ilmie, 2022). KCJB termasuk bagian dari 200 proyek dan 12 program Pemerintahan Jokowi sejak periode pertama hingga dengan nilai investasi mencapai Rp.5.739,7 triliun (Permenko 9/2022). Hingga akhir November 2022, Konsorsium Kereta Cepat Indonesia Cina (KCIC), yang merupakan gabungan dua konsorsium dua negara, telah menyelesaikan sekitar 88% proyek pembangunan sistem kereta berkecepatan tinggi yang menghubungkan ibukota Indonesia. Konsorsium Indonesia, tergabung menjadi PT PSBI yang terdiri atas PT KAI (Persero), PT Wijaya Karya (Persero), PT Jasa Marga (Persero), PTPN VIII. Pada sisi lainnya, Konsorsium China merupakan *High Speed Railway Company Limited* (KCIC, 2022). PT. KCIC awalnya berdiri berdasarkan Perpres No. 107 Tahun 2015 (Kadarisman, 2017), kemudian digantikan dengan Perpres No. 93/2021 (Setiawan, 2022).

Berikut ini terdapat berbagai kelemahan jalur KCJB yang telah terbangun (KCIC, 2022).

1. Proyek mahal dan dapat merusak daerah di sekitarnya yang rawan longsor;
2. Perizinan yang kompleks sehingga meniscayakan kualitas prima untuk kesempurnaan pemenuhannya. contohnya AMDAL, studi kelayakan, KLHS;
3. Audit proyek yang kurang intensif dan lintas sektor serta lintas negara;
4. Menggunakan aset negara (2.900 ha) PTPNVIII, sejajar dengan tol Cipularang;
5. Utang PT KCIC yang membutuhkan agunan sita dan masa konsesi 50 tahun;
6. Peraturan yang terkesan tambal sulam ( Perubahan peraturan presiden)
7. Jalur rel kereta api melewati kawasan konservasi, seperti Walini;
8. Pinjaman dari CDB sebesar 75 persen dari total biaya proyek sedangkan sisanya akan dibayarkan dari ekuitas. 60 persen dari pinjaman berbentuk dolar AS dengan bunga 2%/tahun, 40% sisanya berbentuk Yuan Cina dengan bunga 3,4 %/tahun.

Pemerintahan Indonesia saat ini meyakini bahwa terbangunnya infrastruktur KCIC berdampak baik bagi kemajuan bangsa dan menjadi fondasi pertumbuhan ekonomi di kedua ibukota hingga tetangga ibukota tersebut. Misalnya, dengan terbangunnya sistem KCJB maka akan mampu meningkatkan konektivitas dan menurunkan biaya logistik secara umum (Silvia dkk., 2021). Selain itu, produk-produk lokal di kedua ibukota dan tetangga ibukota diproyeksikan lebih bisa bersaing dengan produk impor (Salim dkk., 2018). Tersedianya kesempatan untuk masuk pasar dan memasarkan atas produk lokal menjadi langkah penting dalam mewujudkan kemandirian bangsa (Supadno & Junarto, 2022).

Meskipun terdapat beragam permasalahan yang menyertai pembangunan KCJB, Penulis berhasil menyarikan periode waktu capaian pelaksanaan proyek dari saat penawaran hingga mendekati penyelesaian sebagaimana pada Tabel 1.

Tabel 1. Periodisasi Pembangunan KCJB

Tanggal Kunci	Tonggak pelaksanaan proyek	Sumber Rujukan
29/09/2015	Pemerintah Indonesia menolak tawaran Jepang dan menerima tawaran Cina untuk membangun KCIC dengan pembiayaan B2B	Sugianto, 2018
02/10/2015	PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia lahir, anggotanya (Wijaya Karya, Jasa Marga, Kereta Api Indonesia, Perkebunan Nusantara VIII)	Wika, 2022
06/10/2015	Pemerintah RI memberikan jaminan konsistensi kebijakan pembangunan KCJB dengan menetapkan Peraturan Presiden (Perpres) No.107/2015	Kementerian Sekretariat Negara RI, 2016
16/10/2015	CRI dan PT. PSBI menandatangani perjanjian usaha patungan bernama PT. KCIC	Soraya, 2021
08/01/2016	Penetapan Perpres No.3/2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional (PSN). KCJB termasuk PSN No.60.	Kementerian Perhubungan, 2016
21/01/2016	Peletakan batu pertama proyek di Walini, Bandung, Jawa Barat	Akuntoro, 2016
18/03/2016	Pemerintah RI memberikan masa konsesi pengelolaan selama 50 tahun kepada PT KCIC sejak KCJB beroperasi	Sekretariat Kabinet RI, 2016
18/07/2016	Menteri Perhubungan menyetujui izin konstruksi proyek sepanjang 142,3 dari semula 150 km	Sekretariat Kabinet RI, 2016
07/04/2017	Penetapan PP No.13/2017 untuk merevisi PP No. 26/2008 tentang RTRW Nasional	Rizal, 2020
14/05/2017	PT. KCIC dan CBD menandatangani perjanjian pinjaman \$4,5 miliar di Beijing	Hidayat, 2017
31/07/2017	Gubernur DKI Jakarta menandatangani SK.No.1438/2017 tentang lokasi KCJB di wilayah DKI Jakarta	Octora, 2020
07/09/2017	Gubernur Jawa Barat menandatangani SK.No.593/2017 tentang lokasi KCJB di wilayah Jawa Barat	Kalicya, 2020
11/07/2018	Pengadaan tanah mencapai 73% termasuk pemanfaatan lahan Halim Perdanakusuma, namun terdapat tuntutan dari lima PT	Hamdani, 2018
20/12/2018	Pencairan pinjaman sebesar \$1 miliar dari total \$ 4,5 miliar, pekerjaan konstruksi mencapai 4,6% dengan kebutuhan 39.000 orang pekerja yang 20% berasal dari TKA	Muhammad, 2019
11/09/2019	Pengadaan tanah mencapai 99% dan konstruksi 33%	Kementerian Perhubungan, 2020
17/09/2021	Pengadaan tanah 100% selesai, dan konstruksi proyek 65,7% serta perubahan target menjadi akhir 2022.	Elisabeth, 2021
20/08/2021	Konstruksi proyek mencapai 77,9%	Ramadhan, 2021
6/10/2021	Penetapan Perpres No.93/2021 yang menyebutkan pemerintah melakukan penyertaan modal negara dan penjaminan	Puspa, 2021
13/10/2022	Proses konstruksi proyek mencapai 88,8%	KemSekNeg RI, 2022

Sumber: Analisis data sekunder, 2022

Berdasarkan Tabel 1, terdapat tiga tantangan dalam penyelesaian pembangunan sistem KCJB yaitu: (1) pengadaan tanah; (2) konstruksi proyek; serta (3) pendanaan proyek. Permasalahan pertama, pengadaan tanah merupakan usaha mendapatkan tanah untuk pihak yang membutuhkan tanah dari pemilik tanah/pihak yang berhak. Oleh karenanya, dalam menjalankan pengadaan tanah memerlukan jaminan kepastian hukum hak atas tanah dan ketepatan lokasi proyek KCJB. Dalam rangka memenuhi kepastian hukum hak atas tanah, khususnya bagi pihak yang berhak, Undang-Undang (UU) No.5/1960 tentang UU Pokok Agraria (UUPA), telah mengatur pendaftaran hak atas kepemilikan bidang-bidang tanah dengan penerbitan sertipikat untuk pembuktiannya yang kuat (Sapardiyono & Pinuji, 2022). Selain itu, pada ketentuan PP. 24/1997 terdapat pernyataan “jika sertipikat tanah dalam jangka waktu 5 tahun tidak ada yang menggugat, maka orang lain tidak dapat menggugatnya lagi”. Namun demikian, ketentuan-ketentuan tersebut tidak selalu

menjadi pertimbangan hakim ketika memutus permasalahan atau gugatan pertanahan.

Oleh karena sertipikat tanah yang bersifat demikian (kuat tidak mutlak) maka ketidakpastian hukum untuk berusaha di kalangan investor proyek KCJB pun belum meyakinkan. Hal ini disebabkan masih dimungkinkannya orang lain yang lebih berhak untuk mengajukan gugatan. Utamanya terkait dengan penguasaan fisik tanah, pada saat pengumuman pengadaan tanah, ataupun pada waktu pemberian ganti rugi. Akibatnya, proses pengadaan tanah terhadap bidang-bidang tanah yang digugat terhambat dan memungkinkan untuk bisa dibatalkan kepemilikannya, jika orang lain lebih berhak. Meskipun, terdapat sisi baik yaitu memberikan kesempatan kepada pemilik yang lebih berhak (pemilik sebenarnya) untuk mengajukan gugatan atas kepemilikan sertipikat tanah.

Pengadaan tanah juga memerlukan ketepatan lokasi proyek. Maksudnya adalah bidang tanah yang dibebaskan dari pihak yang berhak atau terdampak harus benar dan tepat di jalur rel kereta api KCJB. Selain itu, jalur KCJB tidak boleh melintas di kawasan penyangga hijau. Oleh karenanya, dokumen rencana tata ruang dan izin lokasi dari Kementerian ATR/BPN menjadi panglima dalam rangka pengadaan tanah jalur rel KCJB. Izin lokasi KCJB yang telah terbit dari kementerian ATR/BPN digunakan oleh pihak ketiga dalam melakukan pengadaan tanah. Kecepatan pembebasannya akan terhubung dengan proses pembangunan proyek fisiknya. Hadirnya UU Pengadaan Tanah akan turut memudahkan dan mengakselerasi proses pengadaan tanah.

Masalah kedua adalah perencanaan dan penyiapan proyek dan berhubungan dengan koordinasi antar *stakeholder*. Sebelumnya, proyek KCJB pada September 2014 diperkirakan menelan biaya \$6,07 miliar dan selesai pada 2019. Namun, proyek tersebut kemudian menghadapi rintangan dan tertunda selama lebih dari dua tahun. Pada sisi lain, proyek KCJB juga telah mengikutsertakan lintas kementerian/lembaga, pemerintah daerah provinsi hingga kabupaten/kota, pemerintah desa hingga masyarakat. Oleh karenanya, untuk mencari titik temu dalam perencanaan hingga penyelesaian proyek sering kali terkendala waktu dan rutinitas tugas pokok sehari-hari. Hal ini menjadikan intensitas pertemuan semakin sedikit sehingga kualitas dokumen perencanaan proyek pun kurang baik. Penulis berpendapat untuk mengadakan sebuah lembaga yang mampu mengkoordinasikan dan mengatasi persoalan bersama/antar sektor layak untuk dikedepankan sebagai alternatif solusi. Sebagai contoh keberadaan Badan Layanan Umum (BLU), Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN), Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) atau pun perizinan/pelayanan terpadu satu pintu dapat dijadikan contoh sebagai lembaga-lembaga sentral. Harapannya, koordinasi antar lembaga-lembaga sehingga dapat mempercepat pembangunan infrastruktur yang terkendala penyiapan proyek.

Permasalahan ketiga adalah masalah pendanaan atas berlangsungnya pembangunan proyek KCJB. Sebagaimana diketahui bahwa proyek KCJB meningkatkan biaya sebesar 23% untuk menutupi kekurangan pada sisi studi

kelayakan dan pengetahuan tentang kepekaan lokal. Dalam audit terbaru, pihak Cina dan Indonesia mendapatkan hasil hitungan yang berbeda. Asesi audit pertama pada kuartal pertama 2022 memperkirakan *cost overrun* menjadi \$1,2 miliar, kemudian pada kuartal ketiga keluar dengan lebih besar \$1,4 miliar yang mencakup biaya konstruksi tambahan, pajak dan relokasi fasilitas umum. Pada satu sisi, pembengkakan biaya yang diperkirakan oleh Cina adalah \$982 juta. Perbedaan penghitungan *cost overrun* tersebut menjadikan pihak Bank Pendorong (CDB) tidak mau mencairkan dana untuk kelanjutan proyek KCJB. Perbedaan asumsi dan metode menjadi penyebab utama selisih pembekakkan biaya pembangunan KCJB (Setiawan, 2022). Penulis berpendapat bahwa *cost overrun* tersebut harus segera diselesaikan oleh pemerintah Indonesia maupun Cina meskipun sulit demi keberlangsungan pinjaman pendanaan. Pada dasarnya, *cost overrun* terjadi karena kurang mengantisipasi permasalahan lokal (kondisi geografis) bahkan kurang memenuhi standar internasional. Oleh karena itu dalam rangka menyiapkan desain penyiapan proyek berstandar internasional dan pra-studi kelayakan serta skema pendanaan dapat melibatkan Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP).

Hingga akhir tahun 2022, pemerintah Indonesia telah memberikan dukungan pendanaan melalui Penyertaan Modal Negara (PMN) untuk kelancaran proyek KCJB. Selain itu, pemerintah juga memberikan konsesi atas hak pengelolaan (HPL) dan hak guna bangunan (HGB) yang cukup panjang atas aset infrastruktur KCJB sejak mulai beroperasi selama 50 tahun. Hal ini bertujuan untuk pengembangan pembangunan KCJB dan membangun infrastruktur lain yang mendukung proyek tersebut. Padahal, Dalam rapat dengan pendapat dengan DPR Juli 2022, direktur utama PT KAI menyatakan kekurangan \$689 juta untuk melanjutkan pembangunan hingga akhir tahun dan tentunya memerlukan bantuan pendanaan dari CDB. Hal yang sama berlaku untuk DPR, yang tidak akan menyetujui Penyertaan Modal Negara (PMN) sampai *cost overrun* diselesaikan antara pihak Cina dan Indonesia. Oleh karena itu, persoalan koordinasi antar *stakeholder* proyek yang terlibat dalam rangka penyamaan *cost overrun* harus segera diselesaikan karena akan kelanjutan pembangunan KCJB.

#### **D. Penerapan Konsultasi Publik dan Partisipasi Masyarakat yang Bermakna**

Pemerintah memperkirakan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung akan kembali mengalami kemunduran akibat kendala geografis dan geologis yang menghambat pembangunannya. Secara resmi PT KCIC mengumumkan bahwa kereta api akan mulai beroperasi pada akhir Juni 2023, atau empat tahun lebih lambat dari jadwal semula (KCIC, 2022). Perpanjangan durasi waktu proyek tersebut tentunya juga akan berimplikasi terhadap prospek kinerja kereta yang diharapkan oleh masyarakat.

Umumnya, masyarakat berharap bahwa proyek kereta api akan mengurangi kemacetan lalu lintas, polusi udara, dan waktu tempuh. Selain itu, pemerintah juga berharap akan banyak peluang lain dalam hal “investasi” di Indonesia. Namun demikian, kekhawatiran akan pembangunan proyek tersebut telah disuarakan oleh segenap pihak sejak awal pembangunan proyek. Penyuaan kekhawatiran tersebut



mulai dari penilaian dampak lingkungan proyek yang tidak memadai, dan upaya yang terbatas untuk berkonsultasi dengan publik ketika dalam hal pengadaan tanah.

Berdasarkan Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional (Permen ATR/Ka. BPN) No. 19 Tahun 2021 tentang ketentuan pelaksanaan PP 19 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum, disebutkan bahwa terdapat empat tahap penyelenggaraan pengadaan tanah. Tahapan penyelenggaraan pengadaan tanah tersebut meliputi perencanaan, persiapan, pelaksanaan dan penyerahan hasil.

Pada tahapan perencanaan dan persiapan, kolaborasi antara kementerian ATR/BPN dengan instansi yang memerlukan tanah ataupun instansi pemerintah daerah tempat pembangunan proyek diperlukan dalam rangka melengkapi beberapa dokumen pengadaan tanah. Seperti surat keputusan penetapan lokasi, dokumen perencanaan pengadaan tanah (DPPT), data awal pihak yang berhak dan objek pengadaan tanah, data awal masyarakat yang terkena dampak, surat pernyataan pemasangan tanda batas bidang tanah, surat pernyataan izin alih status penggunaan/pelepasan, serta surat kesiapan dokumen penganggaran pembangunan proyek.

Selanjutnya, pada tahap pelaksanaan, proses ganti kerugian atas objek pengadaan tanah dilangsungkan oleh pejabat penilai pertanahan/*appraisal*. Tentunya dalam melaksanakan proses ganti kerugian tersebut, tim *appraisal* memiliki wewenang/izin dan pemahaman terhadap aturan pengadaan tanah, standar penilaian atas objek pengadaan tanah serta berlandaskan asas musyawarah. Hasil kegiatan pada proses ganti kerugian diwujudkan dalam berita acara kesepakatan antar pihak. Selanjutnya, pada tahap penyerahan hasil, terdapat kegiatan penyerahan berita acara penyerahan hasil pengadaan tanah, pengintegrasian DPPT secara elektronik serta proses pensertipikatan tanah oleh instansi yang memerlukan tanah.

Penilaian besarnya ganti kerugian oleh tim penilai atas objek pengadaan tanah meliputi tanah, ruang atas tanah dan bawah tanah, bangunan, tanaman, benda yang berkaitan dengan tanah dan/atau kerugian lain yang dapat dinilai. Oleh karenanya, tim penilai memerlukan peta bidang yang merepresentasikan data IP4T, daftar awal pihak yang berhak dan terdampak. Selanjutnya, hasil penilaian oleh tim penilai tersebut wajib diumumkan di kantor desa atau kantor kecamatan atau tempat pengadaan tanah yang dilakukan selama 14 hari kerja. Apabila masyarakat yang berhak dan terdampak mempunyai keberatan atau sanggahan atas hasil penilaian tersebut maka tim penilai akan melakukan perbaikan selama 14 hari kerja sejak pengajuan keberatan tersebut.

Musyawarah merupakan salah satu cara yang diharapkan tim penilai dalam mencapai kesepakatan atas hasil penilaiannya dengan mengundang instansi yang memerlukan tanah dan pihak yang berhak. Apabila kesepakatan tidak terjadi oleh pihak yang terlibat maka bentuk dan/atau besarnya ganti kerugian dapat melalui ketetapan pengadilan yang memutuskan secara *in kracht van gewijsde* (pengadilan

negeri setempat/mahkamah agung). Selain itu, jika terdapat bidang tanah tertentu yang terkena proyek pembangunan terdapat tanah sisa yang tidak dapat difungsikan sesuai dengan peruntukan dan penggunaannya, pihak yang berhak dapat meminta penggantian secara utuh atas bidang tanahnya. Seperti tanah yang di atasnya terdapat rumah hunian yang karena proyek pembangunan maka sebagiannya tidak dapat digunakan sebagai rumah hunian. Bentuk pemberian ganti kerugian dapat berdiri sendiri maupun gabungan dari beberapa bentuk ganti kerugian yang berupa uang, tanah pengganti, pemukiman kembali, kepemilikan sahan atau bentuk lain yang disetujui oleh kedua belah pihak. Selanjutnya, ketika telah terjadi kesepakatan antar pihak yang terlibat maka hasil pengumuman dan perbaikan oleh tim penilai tersebut akan dijadikan dasar mereka untuk menentukan pemberian ganti rugi atas objek pengadaan tanah.

Pada dasarnya permasalahan pengadaan tanah sebagaimana disarikan oleh Dewi dkk., (2020), dapat diantisipasi dengan menerapkan konsultasi publik dan partisipasi masyarakat. Seyogyanya, sosialisasi dan konsultasi publik yang telah digariskan pada ketentuan tidak hanya sekedar formalitas, tetapi konsultasi publik tersebut harus bermakna. Pengertian konsultasi publik menurut UU No.2/2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum (UUPTKU) adalah “proses komunikasi dialogis atau musyawarah antar pihak yang berkepentingan guna mencapai kesepakatan dan kesepahaman dalam perencanaan pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum” (Pasal 1 angka 8).

Konsultasi publik juga merupakan salah satu tahapan dari rangkaian pengadaan tanah untuk pembangunan jalur KCJB. Dalam UUPTKU, konsultasi publik ada dalam tahap persiapan, khususnya terkait lokasi pembangunan proyek. Konsultasi publik bertujuan untuk memvalidasi perencanaan pengadaan tanah untuk kepentingan umum yang sudah ada termasuk potensi dan dampaknya. Contohnya adalah terjadinya konflik atau penolakan, disintegrasi sosial, atau pun kekerasan. Hal ini antara lain disebabkan karena tujuan konsultasi publik adalah untuk memperoleh kesepakatan dari masyarakat karena perencanaan sudah ada dan siap dilaksanakan.

Konsultasi publik juga dapat diterapkan pada saat validasi rencana pengadaan tanah yang sudah ada, yaitu pada persiapan pengadaan tanah KCJB (Pasal 16-Pasal 21). Selanjutnya, masyarakat juga diharapkan untuk memberikan masukan pada suatu rencana pengadaan tanah KCJB hingga seluruh siklus pembangunan proyek berakhir. Masyarakat setidaknya mengetahui informasi rencana pembangunan dan terlibat dalam pendataan awal lokasi rencana pembangunan.

Konsultasi publik dapat diterapkan pada saat perencanaan penentuan lokasi pembangunan dan cara penghitungan ganti kerugian jika lokasi KCJB tersebut telah final (Pasal 16 UU PTKU). Masyarakat dapat menerima ataupun menolak lokasi pembangunan ataupun besaran ganti kerugian yang diusulkan. Apabila terjadi penolakan masyarakat atas lokasi rencana pembangunan maka pemerintah harus mengulangi konsultasi publik tersebut. Tim Pengadaan Tanah dapat merekomendasikan ke Gubernur untuk menerima keberatan tersebut sehingga dapat merencanakan lokasi pembangunan di tempat lain. Sebaliknya, jika Tim

menolak keberatan masyarakat, maka pemerintah (gubernur) dapat menetapkan lokasi pembangunan kemudian keberatan yang diajukan masyarakat dalam dilanjutkan ke ranah PTUN hingga MA yang putusannya bersifat final dan mengikat

Selanjutnya, masyarakat dalam proyek KCJB setidaknya terlibat sebagai subjek pembangunan sekaligus objek pembangunan. Masyarakat sebagai subjek pembangunan maksudnya adalah masyarakat terlibat dalam aktivitas proses perencanaan pembangunan. Pada sisi lain, masyarakat sebagai objek pembangunan adalah mengarahkan dan menggerakkan masyarakat dalam kegiatan pembangunan karena masyarakat ikut serta merancanginya. Pemerintah seharusnya memprioritaskan keterlibatan masyarakat lokal dalam aktivitas proses pembangunan, seperti pelaku usaha ataupun tenaga kerja. Meskipun pemegang saham >50% berada di Indonesia, namun dalam hal tenaga kerja mayoritas berasal dari negara lain. Pada sisi sebagai subjek pembangunan maka masyarakat lokal-lah yang seharusnya berada pada situasi sebagai pelaksana proyek dan penikmat proyek pembangunan. Di sisi lain, jika masyarakat sebagai objek pembangunan maka masyarakat pula lah yang akan mengontrol dan mengevaluasi kegiatan pembangunan kereta cepat mulai dari perencanaan hingga pemanfaatannya.

Perincian nyata dari partisipasi publik dapat menginterpretasikan dari Putusan MK No.3/PUU-VIII/2020 bahwa pada tahap perencanaan, partisipasi publik berguna untuk mendorong masyarakat agar ikut memiliki tanggung jawab proyek pembangunan. Pada tahap pelaksanaan, partisipasi publik merupakan bentuk tanggung jawab atas keikutsertaan menanggung risiko pembangunan. Pada tahap eksekusi, masyarakat bertanggungjawab memberikan masukan, umpan balik untuk perbaikan ke depan. Pada tahap pemanfaatan hasil pembangunan proyek, masyarakat dapat menerima manfaat secara adil dan merata.

Menjadikan masyarakat sebagai subjek dan objek pembangunan dalam pengadaan tanah untuk kepentingan umum, memerlukan perubahan orientasi berpikir. Perubahan orientasi tersebut yaitu prioritas pembangunan tidak hanya ditujukan untuk pemenuhan kebutuhan fisik dan ekonomi tetapi juga memenuhi kebutuhan mental dan sosial. Oleh karenanya, untuk melengkapi konsultasi publik yang terbatas pada tahap persiapan menurut UUPTKU maka seyogyanya partisipasi publik juga diterapkan ketika dalam menyusun RTRW. Hal ini penting karena RTRW sebagai salah satu komponen dasar dalam penentuan keberhasilan PTKU (Pasal 7 ayat (1) huruf a). Hak publik untuk berpartisipasi dalam penyusunan RTRW antara lain diatur dalam PP No.68 Tahun 2010 tentang Bentuk dan Tata Cara Peran Masyarakat dalam Penataan Ruang dan PP No. 4 Tahun 2019 tentang Tata Cara Peran Serta Masyarakat dalam Perencanaan Tata Ruang di Daerah. Oleh karena partisipasi publik yang dibutuhkan tidak sekedar formalitas tetapi harus partisipasi publik yang bermakna maka perlu mengatur kembali tata cara partisipasi publik sesuai dengan tiga prasyarat Putusan MK No.91/PUU-XVIII/2020. Terdapat tiga prasyarat untuk memenuhi konsultasi publik tersebut sehingga dapat bermakna, yaitu hak publik untuk didengarkan pendapatnya, hak publik untuk dipertimbangkan

pendapatnya, dan hak publik untuk mendapatkan penjelasan atau jawaban atas pendapat yang diberikan (Putusan MK No.91/PUU-VIII/2020 tentang Partisipasi Masyarakat). Selain menyusun kembali tata cara partisipasi publik yang lebih bermakna, juga harus memperhatikan hambatan yang akan muncul agar segera dapat diminimalisasi.

Kebijakan operasional Bank Pembangunan Asia (Asian Development Bank/ADB) mengeluarkan sejumlah indikator untuk menilai konsultasi publik yang bermakna. Seperti: dimulai pada tahun awal persiapan proyek hingga seluruh siklus proyek; memberikan informasi yang termutakhir yang dipahami dan mudah diakses oleh pihak terdampak; dilaksanakan dalam suasana bebas dari intimidasi atau paksaan; menjangkau seluruh lapisan masyarakat dengan memperhatikan kebutuhan kelompok rentan, perempuan, dan pihak-pihak yang tidak diuntungkan; mempertimbangkan dan memasukkan semua pendapat yang relevan dari pihak terdampak dan pihak-pihak yang berkepentingan dalam keputusan terkait (desain proyek, rencana mitigasi, penjelasan tentang manfaat dan peluang yang dapat diperoleh dari suatu proyek dan isu-isu dalam implementasinya).

Inti dari konsultasi publik dan partisipasi publik yang bermakna adalah mengkomunikasikan pelaksanaan proyek dengan masyarakat agar tujuan proyek tercapai. Meski demikian, agar konsultasi dan partisipasi publik menjadi suatu kebutuhan dalam menjadikan masyarakat sebagai subjek sekaligus objek pengadaan tanah untuk kepentingan umum maka perencanaan RTRW melalui keduanya harus diwujudkan secara substansial/bermakna. Perwujudannya dengan mengubah orientasi berpikir yang sebelumnya partisipasi publik hanya dilakukan secara formal-prosedural menuju dengan amanat putusan MK No.92/PUU-XVIII/2020. Selanjutnya, konsultasi publik sebagaimana diatur dalam UUPTKU dalam tahap persiapan agar mengutamakan informasi yang *up to date*, transparan dan dapat diakses oleh publik, dilaksanakan dalam suasana bebas dari intimidasi dan paksaan, menjangkau lapisan masyarakat yang terkena dampak, mempertimbangkan masukan dari masyarakat (baik yang setuju atau menolak), serta bersama-sama memikirkan jalan keluar yang adil sebagai penghargaan atas peran masyarakat sebagai subjek pembangunan.

## **E. Kesimpulan**

Pemerintah Indonesia bertekad melakukan kemajuan dan modernisasi transportasi nasional, salah satunya dengan membangun Kereta Cepat Jakarta Bandung (KCJB). Proyek KCJB merupakan kerja sama dengan skema pembiayaan *business to business* antara pemerintah Indonesia dan pemerintah Cina melalui PT. KCIC. Pengoperasian KCJB ditargetkan pada Juni 2023. Jalur KCJB memiliki panjang *trase* 142,3 km dengan empat stasiun pemberhentian Halim, Karawang, Padalarang dan Tegalluar. Pada Oktober 2022, Proyek pembangunan KCJB telah mencapai 100 persen pengadaan tanahnya pada akhir tahun 2021 dan 88,8 persen fisiknya pada akhir tahun 2022, meskipun terdapat tantangan. Tantangan tersebut meliputi lambatnya proses pengadaan tanah, kondisi geografis dan

pandemi yang menyulitkan konstruksi proyek, dan kurangnya pendanaan proyek KCJB.

Proses pengadaan tanah sejatinya telah direncanakan sejak Tahun 2015 dan pelaksanaannya dimulai Tahun 2016-2021. Panjangnya proses penyelesaian pengadaan tanah dan perubahan *trase* mempengaruhi besarnya penilaian atau besarnya ganti kerugian oleh tim penilai. Terutama atas objek pengadaan tanah yang meliputi tanah, ruang atas tanah dan bawah tanah, bangunan, tanaman, benda yang berkaitan dengan tanah dan/atau kerugian lain yang dapat dinilai. Apabila lebih dicermati lagi, inti permasalahan proses pengadaan tanah adalah tidak memaknai konsultasi publik dan partisipasi masyarakat yang bermakna. Konsultasi publik dapat diterapkan pada saat validasi rencana pengadaan tanah yang sudah ada, yaitu pada persiapan pengadaan tanah KCJB (Pasal 16-Pasal 21 UU Pengadaan Tanah). Selanjutnya, masyarakat juga diharapkan untuk memberikan partisipasinya dengan memberikan masukan pada suatu rencana pengadaan tanah KCJB hingga seluruh siklus pembangunan proyek berakhir.

#### Daftar Pustaka

- Abdullah, M. T. (2020). Model Public Private Partnership Penyediaan Infrastruktur Pelayanan Publik: Pengalaman Indonesia dan India. *Publik (Jurnal Ilmu Administrasi)*, 9(2). <https://doi.org/10.31314/pjia.9.2.102-114.2020>
- Akuntoro, I. (2016, January 4). Peletakan Batu Pertama Kereta Cepat Jakarta-Bandung di Walini pada 21 Januari 2016. *Kompas.Com*, 1–2. <https://regional.kompas.com/read/2016/01/04/18073001/Peletakan.Batu.Pertama.Kereta.Cepat.Jakarta-Bandung.di.Walini.pada.21.Januari>
- Astriani, N., & Adharani, Y. (2017). Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Dari Sudut Pandang Penegakan Hukum Penataan Ruang. *Jurnal Rechts Vinding: Media Pembinaan Hukum Nasional*, 6(2). <https://doi.org/10.33331/rechtsvinding.v6i2.173>
- BKPM. (2017). *Mempercepat pembangunan infrastruktur melalui program kerja sama*. <https://www.bkpm.go.id/id/publikasi/detail/berita/mempercepat-pembangunan-infrastruktur-melalui-program-kerja-sama>
- Cresswell, L., Hinch, R., & Cage, E. (2019). The experiences of peer relationships amongst autistic adolescents: A systematic review of the qualitative evidence. In *Research in Autism Spectrum Disorders* (Vol. 61). <https://doi.org/10.1016/j.rasd.2019.01.003>
- Danendra, M. R., & Mujiburohman, D. A. (2022). Pembentukan Bank Tanah: Merencanakan Ketersediaan Tanah untuk Percepatan Pembangunan di Indonesia. *Widya Bhumi*, 2(1), 1–20. <https://doi.org/https://doi.org/10.31292/wb.v2i1.18>
- Dewi, A. R., Sutaryono, & Nurhikmahwati, A. (2020). Pemetaan Masalah Pengadaan Tanah dengan Objek Tanah Ulayat (Kasus Jalan Tol Padang-Sicincin). *Bhumi: Jurnal Agraria Dan Pertanahan*, 6(2).
- Dzakky, F. (2021). Public Private Partnership: Alternatif Pembangunan Infrastruktur Dalam Negri. *Salam: Jurnal Sosial Dan Budaya Syar-i*, 8(2). <https://doi.org/10.15408/sjsbs.v8i2.19967>

- Elisabeth, A. (2021, September 22). Biaya Pembebasan Lahan Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung di Atas Harga Rata-rata Pasar. *Ekbis.Sindonews.Com*, 1–2. <https://ekbis.sindonews.com/read/548138/34/>
- Fadli, A., & Alexander, H. B. (2021, September 2). Area Proyek KCJB Tambah Luas Jadi 6,7 Juta Meter Persegi. *Kompas.Com*, 1–2. <https://www.kompas.com/properti/read/2021/09/02/210000621/area-proyek-kcjb-tambah-luas-jadi-67-juta-meter-persegi?page=all>
- Gozali, D. S. (2017). Penerapan Asas Kesepakatan Dalam Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum. *Yuridika*, 32(3). <https://doi.org/10.20473/ydk.v32i3.4783>
- Hajati, S. (2019). Application of Agreement Principles in Land Procurement for Development Public Interest. *Yuridika*, 34(2). <https://doi.org/10.20473/ydk.v34i2.12641>
- Halim, F. (2016, February 10). Ini 9 Daerah yang Dilewati Kereta Cepat Jakarta-Bandung. *Viva.Co.Id*, 1–2. <https://www.viva.co.id/arsip/733996-ini-9-daerah-yang-dilewati-kereta-cepat-jakarta-bandung>
- Hamdani, T. (2018, July 3). Pembebasan Lahan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Capai 73%. *Https://Finance.Detik.Com/*, 1–2. <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4096277/pembebasan-lahan-kereta-cepat-jakarta-bandung-capai-73>
- Hamzah, S., Adisasmita, S. A., Harianto, T., & Pallu, M. S. (2014). Private Involvement in Sustainable Management of Indonesian Port: Need and Strategy with PPP Scheme. *Procedia Environmental Sciences*, 20. <https://doi.org/10.1016/j.proenv.2014.03.025>
- Hidayat, A. A. N. (2017, May 14). Akhirnya Pinjaman Cina USD 4,5 Miliar Untuk Kereta Cepat Cair. *Https://Bisnis.Tempo.Co/*, 1–2. <https://bisnis.tempo.co/read/875208/akhirnya-pinjaman-cina-usd-45-miliar-untuk-kereta-cepat-cair>
- ilmie, M. I. (2022, November 20). Kereta cepat Jakarta-Bandung, jawaban atas keraguan publik China. *Antaraneews.Com*, 1–3. <https://www.antaraneews.com/berita/3255121/kereta-cepat-jakarta-bandung-jawaban-atas-keraguan-publik-china>
- Kadarisman, M. (2017). Kebijakan Transportasi Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung Dalam Mewujudkan Jakarta-Bandung for Environment Friendly. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 04(03).
- Kalicya, G. (2020). Tahap-Tahap Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Utilitas Kereta Cepat Jakarta-Bandung. *Jurnal Hukum Adigama*, 3.
- KCIC. (2022, July 2). PT KCIC Kooperatif, Siap Duduk Bersama Warga Bahas Isu Lingkungan. <https://Kcic.Co.Id/>. <https://kcic.co.id/kcic-siaran-pers/pt-kcic-kooperatif-siap-duduk-bersama-warga-bahas-isu-lingkungan/>
- Kementerian Perhubungan. (2016, December 2). *Perpres Nomor 3 Tahun 2016*. <https://jdih.dephub.go.id>. [https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/perpres/2016/Perpres\\_3\\_2016\\_\(3\).pdf](https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/perpres/2016/Perpres_3_2016_(3).pdf)
- Kementerian Perhubungan. (2020, February 22). *Menteri Perhubungan Tinjau Proyek KA Cepat Jakarta Bandung*. <https://Dephub.Go.Id/>. <https://dephub.go.id/post/read/menhub-dijadwalkan-tinjau-proyek-ka-cepat-jakarta-bandung>

- Kementerian Sekretariat Negara RI. (2016). *Perkembangan Kemajuan Kereta Api Cepat*.  
[https://www.setneg.go.id/baca/index/perkembangan\\_kemajuan\\_kereta\\_api\\_cepat](https://www.setneg.go.id/baca/index/perkembangan_kemajuan_kereta_api_cepat)
- Kementerian Sekretariat Negara RI. (2022, October 13). *Proyek KCJB Capai 88,8 Persen, Presiden Berharap Tumbuhnya Ekonomi Baru*.  
<https://www.setneg.go.id/>  
[https://www.setneg.go.id/baca/index/proyek\\_kcjb\\_capai\\_888\\_persen\\_presiden\\_berharap\\_tumbuhnya\\_ekonomi\\_baru](https://www.setneg.go.id/baca/index/proyek_kcjb_capai_888_persen_presiden_berharap_tumbuhnya_ekonomi_baru)
- Kumar, N. (2019). Closing the Gaps in Social and Physical Infrastructure for Achieving Sustainable Development Goals in Asia and the Pacific. *Millennial Asia*, 10(3).  
<https://doi.org/10.1177/0976399619879867>
- Laksono, M. Y. (2021, December 16). Soal Pengadaan Tanah PSN, Kementerian ATR/BPN: Banyak Sekali Tantangan. *Kompas.Com*, 1–2.  
<https://www.kompas.com/properti/read/2021/12/16/170000321/soal-pengadaan-tanah-psn-kementerian-atr-bpn--banyak-sekali-tantangan?page=all>
- Muhammad, F. (2019, July 5). Kereta Cepat Dikebut, China Siram Lagi Utang US\$ 1 Miliar. *https://www.cnbcindonesia.com/*, 1–2.  
<https://www.cnbcindonesia.com/news/20190705210133-4-83088/kereta-cepat-dikebut-china-siram-lagi-utang-us--1-miliar>
- Octora, K. L. (2020). *Problematika Dan Penyelesaian Ganti Kerugian Tanah Sisa Pada Pengadaan Tanah Kereta Jakarta-Bandung (KCJB) Di Kabupaten Bandung [Skripsi, Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional]*.  
[https://library.stpn.ac.id/opac/?p=show\\_detail&id=15422](https://library.stpn.ac.id/opac/?p=show_detail&id=15422)
- Puspa, A. W. (2021, October 11). Beban Baru Apbn Bernama Kereta Cepat Jakarta-Bandung. *Bisnisindonesia.i*, 1–2. <https://bisnisindonesia.id/article/beban-baru-apbn-bernama-kereta-cepat-jakartabandung>
- Ramadhan, F. M. (2021, October 19). Kereta Cepat Jakarta - Bandung: Sembilan Tahun Perjalanan hingga Bengkok Biaya. *https://Grafis.Tempo.Co/*, 1–2.
- Rizal, J. (2020). Menelaah Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Dalam Perspektif Pemerintahan Megapolitan Jabodetabek-Punjur. *Jurnal Politik Pemerintahan Dharma Praja*, 13(1). <https://doi.org/10.33701/jppdp.v13i1.1081>
- Sahnun, S., Fathoni, M. Y., & Salat, M. (2015). Penerapan Prinsip Keadilan Dalam Pembebasan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum. *Jurnal IUS Kajian Hukum Dan Keadilan*, 3(3).
- Salim, W., Hudalah, D., & Firman, T. (2018). Spatial planning and urban development in Jakarta's metropolitan area. In *Jakarta: Claiming spaces and Rights in the City*. <https://doi.org/10.4324/9781315111919>
- Santoso, U. (2019). *Pendaftaran dan Peralihan Hak Atas Tanah*. Kencana.
- Sapardiyono, S., & Pinuji, S. (2022). Konsistensi Perlindungan Hukum Kepemilikan dan Hak Atas Tanah melalui Sertipikat Tanah Elektronik. *Widya Bhumi*, 2(1), 54–64. <https://doi.org/https://doi.org/10.31292/wb.v2i1.19>
- Sekretariat Kabinet RI. (2016, March 18). *Konsesi 50 Tahun Diteken, Kemenhub Keluarkan Izin Kereta Cepat Jakarta-Bandung*. <https://setkab.go.id/>.  
<https://setkab.go.id/konsesi-50-tahun-diteken-kemenhub-keluarkan-izin-kereta-cepat-jakarta-bandung/>

- Setiawan, K. (2022, February 7). Anggota DPR Kaget Anggaran Kereta Cepat Jakarta-Bandung Bengkok Jadi Rp 113,9 T. *Https://Bisnis.Tempo.Co/*, 1–2.
- Silvia, V., Wisnaeni, F., & Irawati, I. (2021). Implikasi Terhadap Pelaksanaan Pengadaan Tanah Kereta Cepat Jakarta-Bandung Di Kabupaten Bekasi. *Notarius*, 14(1). <https://doi.org/10.14710/nts.v14i1.39004>
- Soraya, M. (2021, May 28). *Profil Kereta Cepat Indonesia China*. PT. KCIC. <https://kcic.co.id/siaran-pers/>
- Sugianto, D. (2018, February 26). Sejarah Kereta Cepat JKT-BDG: Digagas Jepang, Digarap China. *Detik.Com*, 1–2. <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-3886103/sejarah-kereta-cepat-jkt-bdg-digagas-jepang-digarap-china>
- Sugiyono. (2016). Sugiyono, Metode Penelitian. *Uji Validitas*.
- Supadno, & Junarto, R. (2022). Mengatasi permasalahan pertanahan dengan gotong royong dan mengangkat ekonomi kerakyatan dengan sertifikasi tanah. *Tunas Agraria*, 5(3), 268–285. <https://doi.org/https://doi.org/10.31292/jta.v5i3.193>
- Widjaja, G. (2017). Implementation of public-private partnership in Indonesia. *International Journal of Economic Research*, 14(15).
- Wika. (2022, November 20). *PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia*. <https://www.wika.co.id/>. <https://www.wika.co.id/id/pages/pt-pilar-sinergi-bumn-indonesia>
- World Bank. (2016). *The APMG PPP Certification Guide* (No. 1; 1). <https://ppp-certification.com/pppguide/download>
- Yudhanto, F., Katon Prasetyo, P., & Sudibyanung, S. (2021). Kesesuaian Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah Bendungan Karian dengan UU Pengadaan Tanah di Kabupaten Lebak. *Widya Bhumi*, 1(1). <https://doi.org/10.31292/wb.v1i1.8>