

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Tanah merupakan suatu karunia dari Tuhan Yang Maha Esa, dikarenakan semua kegiatan dan/atau aktivitas makhluk hidup di bumi ini dilakukan di atas tanah. Keberadaan tanah memberikan peranan yang esensial dalam rangka memenuhi kebutuhan hidup manusia,¹ seperti pemanfaatan tanah sebagai kebutuhan tempat tinggal (papan), sarana dan prasarana tempat usaha, lahan pertanian (bercocok tanam) dan lainnya. Tanah merupakan sumber daya yang terbatas. Hal ini berbanding terbalik dengan populasi manusia yang selalu mengalami peningkatan tiap waktunya.² Dalam hal mencegah terjadinya permasalahan hukum mengenai tanah dan memberikan kepastian hukum bagi setiap orang atau badan hukum, maka dibentuklah Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA). Pembentukan UUPA mengakibatkan setiap orang maupun badan hukum dapat memiliki suatu hubungan atau ikatan hukum terhadap tanah, dikarenakan UUPA mengatur mengenai hak atas kepemilikan tanah, pendaftaran tanah dan lain sebagainya.

Berdasarkan alinea ke-2 (kedua), Pembukaan Undang-Undang Dasar Tahun 1945, mengenai keberhasilan atas perjuangan segenap rakyat Indonesia dalam mencapai kemerdekaan dan keinginan untuk membawa rakyat

¹ Abdurrahman, *Masalah Hak-Hak atas Tanah dan Pembebasan Tanah di Indonesia*, Cetakan ke II, (Bandung : Alumni, 1983), hal. 1.

² Mukmin Zakie, "Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum (Perbandingan antara Malaysia dan Indonesia)", *Jurnal Hukum*, Vol. 18, Oktober 2011, hal. 188.

Indonesia menuju kemakmuran, keadilan dan kesejahteraan, yang didukung dengan ketentuan Pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar Tahun 1945 mengenai penguasaan yang dilakukan oleh negara terhadap bumi, air beserta kekayaan alam di dalamnya, untuk mewujudkan kemakmuran dan kesejahteraan rakyat. Kedua Pasal di atas memberikan penjelasan bahwa Pemerintah wajib menyelenggarakan pembangunan nasional guna mewujudkan keadilan, kemakmuran dan kesejahteraan bagi rakyat Indonesia.

Kebutuhan akan tanah merupakan prioritas dalam melaksanakan pembangunan nasional. Status atas tanah dapat berupa tanah negara, tanah atas alas hak milik, tanah atas alas hak guna bangunan dan lainnya. Tanah negara dapat diperoleh dengan cara permohonan hak sedangkan tanah dengan alas hak milik dan lainnya dapat diperoleh, salah satunya dengan cara pengadaan tanah. Landasan hukum pengadaan tanah di Indonesia terdapat dalam Pasal 18 UUPA, yaitu mengenai pencabutan hak atas tanah untuk proyek pembangunan kepentingan umum yang wajib disertai dengan pemberian ganti kerugian yang adil dan layak.³ Dalam hal pengaturan lebih lanjut terhadap Pasal 18 UUPA, maka dibentuklah Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum.

Menurut Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012, pengadaan tanah merupakan suatu penyediaan tanah, dimana pihak yang berhak (pemilik objek pengadaan tanah) wajib mendapatkan ganti kerugian yang adil dan layak atas pelepasan objek pengadaan tanah miliknya. Kepentingan umum adalah

³ Adrian Sutedi, *Implementasi Prinsip Kepentingan Umum di Dalam Pengadaan Tanah untuk Pembangunan*, Cetakan ke I, (Jakarta : Sinar Grafika, 2020), hal. 415.

kepentingan seluruh rakyat Indonesia guna mencapai kemakmuran dan kesejahteraan. Dalam melaksanakan pengadaan tanah, wajib memperhatikan beberapa asas yaitu asas keadilan, asas keterbukaan, asas kemanusiaan, asas kemanfaatan, asas keberlanjutan, asas kepastian, asas kesepakatan, asas keikutsertaan, asas kesejahteraan, dan asas keselarasan.⁴ Diketahui bahwa, pembangunan untuk kepentingan umum dapat dilakukan terhadap seluruh sektor kehidupan, salah satunya adalah sektor transportasi yaitu pembangunan jalur, stasiun dan fasilitas kereta api.⁵

Dalam pengadaan tanah untuk pembangunan kepentingan umum, Pemerintah atau Pemerintah Daerah akan menjadi pemilik tanah apabila berkedudukan sebagai penyelenggara pengadaan tanah, sedangkan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) akan menjadi pemilik tanah apabila berkedudukan sebagai Instansi yang memerlukan tanah.⁶ Tahapan pengadaan tanah terdiri atas tahapan perencanaan, persiapan, pelaksanaan dan penyerahan hasil⁷ dengan melibatkan pihak-pihak berkepentingan seperti pihak yang berhak, Lembaga Pertanahan (Badan Pertanahan Nasional atau BPN), Instansi yang memerlukan tanah, Tim Penilai serta pihak-pihak lainnya dalam hal pengukuran, penilaian, penetapan, dan perencanaan tanah.

⁴ Mulyadi, "Asas dan Prinsip Pengadaan Tanah Menurut Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah untuk Pembangunan Kepentingan Umum", *Varia Hukum*, Vol. 28, Nomor 34 September 2017, hal. 1194.

⁵ Rahayu Subekti, "Kebijakan Pemberian Ganti Kerugian dalam Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum", *Yustisia*, Vol. 5, Nomor 2 Mei – Agustus 2016, hal. 385.

⁶ Djoni Sumardi Gozali, *Hukum Pengadaan Tanah di Indonesia*, (Bandung : Citra Aditya Bakti, 2019), hal.43.

⁷ Birman Simamora, "Pelaksanaan Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum Jalan Tol Pekanbaru-Kandis-Dumai", *Jurnal Hukum Respublica*, Vol. 17, Nomor 1 Juni 2017, hal. 174.

Siapapun yang memiliki tanah, wajib memiliki landasan hukum atas tanah, baik berupa hak milik, hak guna bangunan dan lainnya. Dalam hal keberadaan suatu tanah diperlukan untuk pembangunan kepentingan umum, sedangkan tanah tersebut telah dikuasai dan/atau dimiliki oleh orang ataupun badan hukum berdasarkan hak atas tanah yang sah, maka perolehan tanah harus dilakukan melalui musyawarah. Pada umumnya, musyawarah dilakukan antara Lembaga Pertanahan dengan pihak yang berhak, untuk menetapkan bentuk dan/atau besarnya ganti kerugian dengan mempertimbangkan nilai penggantian wajar yang ditetapkan oleh Tim Penilai. Bentuk ganti kerugian dapat berbentuk uang, tanah pengganti, permukiman kembali, kepemilikan saham dan bentuk lain yang disepakati kedua pihak. Dalam hal tercapai suatu kesepakatan musyawarah, pemberian ganti kerugian akan diberikan secara langsung kepada pihak yang berhak, disusul dengan penerimaan berupa hak atas tanah dan bukti penguasaan kepemilikan hak atas tanah oleh Instansi yang memerlukan tanah. Dalam hal tidak tercapai kesepakatan musyawarah, maka pihak yang berhak memiliki suatu kesempatan hukum untuk mengajukan keberatan ke Pengadilan Negeri dan mengajukan kasasi ke Mahkamah Agung.⁸

Pelaksanaan pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum sering mengakibatkan timbulnya berbagai permasalahan, dikarenakan terjadi kesenjangan antara *das Sollen* (yang seharusnya misalnya perundang-

⁸ Dekie GG Kasenda, "Ganti Rugi dalam Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum", Jurnal *Morality*, Vol. 2, Nomor 2 Desember 2015, hal. 15 dan 16.

undangan yang berlaku) dengan *das Sein* (fakta-fakta di lapangan).⁹ Permasalahan yang sering terjadi yaitu mengenai penetapan besaran ganti kerugian yang tidak mencerminkan keadilan dan kelayakan, serta mengenai ketidaksesuaian prosedur pengadaan tanah terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku, sehingga berdampak pada terhambatnya proses pengadaan tanah.

Kasus ini berawal dari adanya proyek pembangunan untuk kepentingan umum yaitu Pembangunan Trase Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung yang diselenggarakan oleh Pemerintah Republik Indonesia. Berdasarkan Pasal 1 Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat Jakarta-Bandung, Pemerintah telah memberikan penugasan kepada konsorsium Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang dipimpin oleh PT. Wijaya Karya (Persero) Tbk., untuk melakukan percepatan penyelenggaraan Pembangunan Trase Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung. Konsorsium BUMN yang dimaksud terdiri dari PT Wijaya Karya (Persero) Tbk., PT. Kereta Api Indonesia (Persero), PT. Jasa Marga (Persero) Tbk., dan PT. Perkebunan Nusantara VIII.¹⁰ Konsorsium BUMN tersebut bergabung membentuk perusahaan patungan bernama PT. Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PT. PSBI). Dalam pelaksanaannya, telah dibentuk perusahaan penanaman modal asing (PMA) yaitu PT. Kereta Api Cepat Indonesia (PT. KCIC) berdasarkan *Joint Venture Agreement* (JVA)

⁹ Maria S.W. Somardjono, *Tanah Dalam Perspektif Hak Ekonomi Sosial dan Budaya*, (Jakarta: Kompas, 2008), hal.100.

¹⁰ "PT. Pilar Sinergi BUMN Indonesia", <<https://www.wika.co.id/id/pages/pt-pilar-sinergi-bumn-indonesia>>, diakses 22 September 2020.

antara PT. PSBI dengan *China Railway International Co. Ltd.* Diketahui bahwa, PT. KCIC yang akan menjadi pelaksana Pembangunan Trase Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung.¹¹

Pembangunan Trase Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung ditetapkan menjadi Proyek Strategis Nasional (PSN) berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Proyek Strategis Nasional. Kereta api cepat ini memiliki panjang trase 142,3 km (seratus empat puluh dua koma tiga kilometer), yaitu 4,7 km (empat koma tujuh kilometer) berada di Provinsi DKI Jakarta (Kelurahan Cipinang Melayu, Kecamatan Makasar, Kelurahan Halim Perdana Kusuma dan Kota Administrasi Jakarta Timur) dan 137,6 km (seratus tiga puluh tujuh koma enam kilometer) berada di Provinsi Jawa Barat (Kota Cimahi, Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi, Kabupaten Bandung Barat, Kota Bandung, Kabupaten Karawang dan Kabupaten Purwakarta).¹² Pembangunan ini dilengkapi dengan 4 (empat) stasiun pemberhentian di Halim (Kota Jakarta Timur), Kabupaten Karawang, Walini (Kabupaten Bandung Barat), dan Tegalluar (Kabupaten Bandung) dengan satu depo di Tegalluar.¹³ Pendanaan pembangunan ini tidak berasal dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) serta tidak mendapatkan tanggungan

¹¹ “Keterbukaan Informasi”, <https://www.wika.co.id/po-content/po-upload/KI_low.pdf>, diakses 22 September 2020.

¹² *Ibid.*

¹³ “Kereta Cepat Jakarta Bandung”, <<https://kcic.co.id/proyek/kereta-progres-pengembangan/>>, diakses 22 September 2020.

dari Pemerintah, tetapi menggunakan dana dari setoran modal pemegang saham PT. KCIC dan pinjaman dana dari *China Development Bank*.¹⁴

Pengadaan tanah untuk Pembangunan Trase Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung telah mencapai 98,95% (sembilan puluh delapan koma sembilan puluh lima persen) pada September 2017. Persentase tersebut setara dengan 8.279 (delapan ribu dua ratus tujuh puluh sembilan) bidang tanah, dengan luas lebih dari 6.200.000 m² (enam juta dua ratus ribu meter persegi).¹⁵ Sisa tanah yang belum dilakukan pengadaan diperkirakan sekitar 60.000 m² (enam puluh ribu meter persegi) berada di Karawang, Bandung dan Bekasi. Hambatan terbesar dalam melakukan pengadaan tanah adalah terdapat banyak keberatan yang diajukan oleh pemilik tanah ke Pengadilan Negeri setempat,¹⁶ salah satunya yaitu keberatan yang diajukan oleh Jimmy Namara selaku PENGGUGAT.

Pengadaan tanah terhadap tanah milik PENGGUGAT dilaksanakan oleh Ketua Pelaksana Pengadaan Tanah Trase Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung selaku TERGUGAT I bersama dengan PT. Pilar Sinergi Bumi Indonesia (PT. PSBI) selaku TERGUGAT II. Pengadaan tanah tersebut dilakukan pada beberapa bagian dari 4 (empat) bidang tanah milik PENGGUGAT (objek pengadaan tanah), dengan total luas pengadaan tanah sebesar ± 1.550 m²

¹⁴ Muhammad Yamin dan Shellia Windymadaksa, "Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Sebagai Mercusuar Hubungan Indonesia-Tiongkok", *Jurnal Politik Profetik*, Vol. 5, Nomor 2, 2017, hal. 213.

¹⁵ Muhammad Choirul Anwar, "Top! Lahan Proyek Kereta Cepat JKT-BDG Sudah Nyaris Bebas 99%", <<https://www.cnbcindonesia.com/news/20190917134219-4-100030/top-lahan-proyek-kereta-cepat-jkt-bdg-sudah-nyaris-bebas-99>>, diakses 30 September 2020.

¹⁶ Willy Kurniawan, "Pembebasan Lahan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Capai 99 Persen", <<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20190911112931-92-429404/pembebasan-lahan-kereta-cepat-jakarta-bandung-capai-99-persen>>, diakses 30 September 2020.

(seribu lima ratus lima puluh meter persegi) yang terletak di Kelurahan Cirangrang, Kecamatan Babakan Ciparay Kota Bandung untuk Pembangunan Trase Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung. Di atas objek pengadaan tanah milik PENGGUGAT, terdapat kawasan pusat perbelanjaan yang bernama Milan Kopo *Mall* yang dikenal dengan sebutan Miko *Mall*, yang telah berdiri sejak tahun 2005.

Proses pengadaan tanah terhadap objek pengadaan tanah milik PENGGUGAT tidak berjalan dengan lancar. Hal ini dikarenakan tidak tercapainya suatu kesepakatan musyawarah mengenai nilai penggantian wajar yang ditawarkan oleh TERGUGAT I atas penilaian dari Kantor Jasa Penilai Publik Muttaqin Bambang Purwanto Rozak Uswatun dan Rekan selaku TURUT TERGUGAT, yaitu sebesar Rp 27.536.736.000,- (dua puluh tujuh miliar lima ratus tiga puluh enam juta tujuh ratus tiga puluh enam ribu rupiah), dengan perhitungan rata-rata sebesar Rp 13.500.000,-/m² (tiga belas juta lima ratus ribu rupiah per meter persegi).

PENGGUGAT merasa bahwa nilai penggantian wajar yang ditetapkan oleh TURUT TERGUGAT tidak adil dan tidak layak, karena TURUT TERGUGAT sama sekali tidak memperhitungkan aspek kerugian yang diderita oleh PENGGUGAT, dimana objek pengadaan tanah milik PENGGUGAT merupakan satu kesatuan kawasan pusat perbelanjaan yang selama ini aktif digunakan untuk menunjang kegiatan sentra bisnis PENGGUGAT, diantaranya sebagai area parkir kendaraan pengunjung Miko

Mall, area akses keluar satu-satunya dari kendaraan seluruh pihak yang berkepentingan di *Miko Mall* dan lainnya.

PENGGUGAT merasa bahwa besaran ganti kerugian yang adil dan layak terhadap objek pengadaan tanah miliknya yaitu sebesar Rp 127.096.943.927.- (seratus dua puluh tujuh miliar sembilan puluh enam juta sembilan ratus empat puluh tiga ribu sembilan ratus dua puluh tujuh sen rupiah), dengan perhitungan rata-rata sebesar Rp 81.998.028,34./m² (delapan puluh satu juta sembilan ratus sembilan puluh delapan juta dua puluh delapan koma tiga puluh empat sen rupiah per meter persegi). Perhitungan tersebut didapatkan melalui Konsultan yang digunakan oleh PENGGUGAT.

Selain tidak tercapainya kesepakatan dalam musyawarah, terdapat pula pelanggaran terhadap Pasal 65 ayat (3) Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum. Menurut ketentuan Pasal tersebut, TURUT TERGUGAT wajib menyelesaikan penilaiannya paling lama 30 (tiga puluh) hari sejak ditetapkan sebagai Tim Penilai. Pada faktanya, TURUT TERGUGAT ditetapkan tanggal 27 November 2017 dan baru menyelesaikan penilaian pada 22 Mei 2019 dan 06 Agustus 2019. Hal ini menunjukkan terjadinya suatu keterlambatan, dimana seharusnya TURUT TERGUGAT wajib menyelesaikan penilaiannya paling lambat tanggal 09 Januari 2018. Keterlambatan penilaian oleh TURUT TERGUGAT, tidak membuat TURUT TERGUGAT lantas menggunakan nilai acuan pada tahun 2019, karena nilai acuan yang digunakan oleh TURUT TERGUGAT masih menggunakan nilai

acuan pada tahun 2017, sesuai dengan tanggal penetapan lokasi pengadaan tanah. Pada faktanya, seharusnya nilai tanah pada tahun 2019 jauh lebih besar dari pada nilai tanah pada tahun 2017, karena nilai tanah akan selalu mengalami kenaikan tiap tahunnya. Hal inilah yang menyebabkan nilai penggantian wajar yang ditetapkan oleh TURUT TERGUGAT terhadap objek pengadaan tanah milik PENGGUGAT menjadi tidak adil dan tidak layak.

PENGGUGAT selaku pihak yang berkeberatan dengan nilai penggantian wajar yang ditetapkan oleh TURUT TERGUGAT, mengajukan gugatan kepada Pengadilan Negeri Bandung Kelas IA Khusus pada 23 September 2019. Majelis Hakim Pengadilan Negeri Bandung dalam Putusannya Nomor 385/Pdt.G/2019/PN.Bdg tanggal 27 November 2019, memutuskan bahwa besaran ganti kerugian yang adil dan layak terhadap objek pengadaan tanah milik PENGGUGAT, yaitu sebesar Rp 75.300.000.000.- (tujuh puluh lima miliar tiga ratus juta rupiah), dengan perhitungan rata-rata Rp 26.000.000.-/m² (dua puluh enam juta rupiah per meter persegi). TERGUGAT I, TERGUGAT II dan TURUT TERGUGAT (PARA TERGUGAT) selaku pihak yang keberatan dengan Putusan Pengadilan Negeri Bandung, mengajukan kasasi ke Mahkamah Agung. Majelis Hakim Mahkamah Agung dengan Putusan Mahkamah Agung Nomor 500K/Pdt/2020 membatalkan Putusan Pengadilan Negeri Bandung karena menilai *Judex Facti* telah salah dalam menerapkan hukum, dalam hal *Judex Facti* tidak dapat menentukan sendiri jumlah ganti kerugian yang adil dan layak tanpa adanya landasan yang kuat.

Terhadap kasus di atas, Majelis Hakim Mahkamah Agung memutus perkara tanpa mempertimbangkan asas kemanusiaan, asas keadilan, asas kemanfaatan, asas kepastian, asas kesepakatan dan asas kesejahteraan, dikarenakan tidak memperhatikan ketidaksesuaian prosedur pengadaan tanah baik pada tahap persiapan maupun pelaksanaan terhadap perkara *a quo*. Hal ini mengakibatkan terjadinya ketidakpastian hukum, menghambat sekaligus menyebabkan proses Pembangunan Trase Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung menjadi tidak maksimal. Pembangunan Trase Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung harus segera dibangun guna mewujudkan program Pemerintah. Atas pernyataan tersebut, diperlukan proses penyelesaian yang cepat, musyawarah yang tepat, cermat, memberikan kemanfaatan seluas-luasnya bagi masyarakat dengan tetap memperhatikan asas dan tujuan pembangunan nasional serta mengedepankan prinsip keadilan.

Berdasarkan uraian permasalahan di atas, Penulis membahas mengenai penetapan ganti kerugian antara Jimmy Namara sebagai pemilik tanah selaku PENGUGAT melawan Ketua Pelaksana Pengadaan Tanah Trase Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung selaku TERGUGAT I, PT. Pilar Sinergi BUMN Indonesia selaku TERGUGAT II dan Kantor Jasa Penilai Publik Muttaqin Bambang Purwanto Rozak Uswatun dan Rekan selaku TURUT TERGUGAT berdasarkan PUTUSAN PENGADILAN NEGERI BANDUNG NOMOR 385/Pdt.G/2019/PN.Bdg., *Juncto* PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 500 K/Pdt/2020 atas Pembangunan Trase Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung. Berkaitan dengan uraian diatas, maka

judul skripsi yang akan disusun oleh Penulis adalah “**PEMBERIAN GANTI RUGI DALAM PENGADAAN TANAH UNTUK PEMBANGUNAN TRASE KERETA API CEPAT JAKARTA-BANDUNG (STUDI PUTUSAN PENGADILAN NEGERI BANDUNG NOMOR 385/PDT.G/2019/PN.BDG., JUNCTO PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 500 K/PDT/2020)**”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas, permasalahan yang ingin diangkat dan dibahas oleh Penulis dalam tulisan ini adalah:

- 1.2.1 Bagaimana pemberian ganti rugi dalam Pembangunan Trase Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung ditinjau dari Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012?
- 1.2.2 Bagaimana pertimbangan hukum dan Putusan Majelis Hakim dalam Putusan Pengadilan Negeri Bandung Nomor 385/Pdt.G/2019/PN.Bdg., *juncto* Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 500 K/Pdt/2020 berkaitan dengan pemberian ganti rugi?

1.3 Tujuan Penelitian

Setiap penulisan dalam karya ilmiah memiliki maksud dan tujuan dari penulisan tersebut, berikut ini adalah tujuan dalam penulisan ini:

- 1.3.1 Untuk mengetahui dan menganalisis secara tepat bagaimana pemberian ganti rugi dalam Pembangunan Trase Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung ditinjau dari Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012.

1.3.2 Untuk mengetahui dan menganalisis pertimbangan hukum dan Putusan Majelis Hakim dalam Putusan Pengadilan Negeri Bandung Nomor 385/Pdt.G/2019/PN.Bdg., *Juncto* Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 500 K/Pdt/2020 berkaitan dengan pemberian ganti rugi.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Penulisan ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi perkembangan ilmu pengetahuan dan analisa hukum terkait penegakan hukum dan penerapannya khususnya dalam bidang pengadaan tanah.

1.4.2 Manfaat Praktis

Penulisan ini diharapkan mampu memberikan masukan bagi Panitia Pengadaan Tanah, Kantor Pertanahan, PT. PSBI, Kantor Jasa Penilai Publik Muttaqin Bambang Purwanto Rozak Uswatun dan Rekan, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, pemerhati hukum serta masyarakat secara luas dan dapat berperan bagi pemikir praktisi hukum sebagai tambahan referensi dalam hal menerapkan kebijakan publik untuk masyarakat mengenai penegakan pengadaan tanah khususnya dengan kebijakan ganti rugi.

1.5 Sistematika Penulisan

Berikut ialah uraian yang terdapat dalam penulisan ini yang terdiri atas 5 bab, yaitu:

BAB I : PENDAHULUAN

Bab I ini terdiri dari latar belakang penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab II terdiri dari tinjauan teori mengenai hak atas tanah di Indonesia, pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum, dan tinjauan konseptual mengenai ganti rugi serta trase dan stasiun kereta api, dimana berkaitan dengan topik penelitian untuk mendukung hasil penulisan ini.

BAB III : METODE PENELITIAN

Bab III terdiri dari jenis penelitian, jenis data, cara pengumpulan data, jenis pendekatan dan analisis data yang digunakan dalam penulisan ini, agar relevan penggunaannya dalam penulisan ini.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS

Bab IV terdiri dari pembahasan dan uraian dari rumusan masalah dalam penulisan ini, beserta dengan pemecahan masalah tersebut dan tentunya berdasarkan dengan perundang-undangan yang berlaku dan asas yang dapat mendukung peraturan tersebut.

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Bab V terdiri dari kesimpulan dari penulisan terkait dengan permasalahan yang telah diuraikan dan dianalisis terlebih dahulu, dan saran yang dapat membantu atau sebagai masukan ke depannya khususnya bagi para Pembaca.