

**PENYELESAIAN GANTI KERUGIAN TANAH SISA PADA  
PENGADAAN TANAH PEMBANGUNAN JALAN TOL CIMANGGIS-  
CIBITUNG (CIMACI) DI KELURAHAN JATIKARYA, KECAMATAN  
JATISAMPURNA, KOTA BEKASI**

**SKRIPSI**

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Sebutan  
Sarjana Terapan di Bidang Pertanahan Pada  
Program Studi Diploma IV Pertanahan



**Disusun Oleh :**

**REKHAN MUHAMMAD IQBAL**

**NIT.20293470**

**KEMENTERIAN AGRARIA DAN TATA RUANG/  
BADAN PERTANAHAN NASIONAL  
SEKOLAH TINGGI PERTANAHAN NASIONAL  
YOGYAKARTA  
2024**

## **ABSTRACT**

*Land acquisition for the construction of the Cimanggis-Cibitung Toll Road in Jatikarya Village, Jatisampurna District, Bekasi City. One of the problems that arises is "residual land," which is a part of land that is only partially affected by development and is not given compensation. The land plot is not needed in development, so compensation is not given. People who own residual land feel unfair because the land cannot function as before and related to the criteria of residual land such as its shape is irregular and there is no road access, Therefore, the affected community submits an application to the chief executive of land acquisition related to the remaining land to be given compensation.*

*This research uses a descriptive qualitative method and refers to the criteria of the Regulation of the Minister of Agrarian Spatial Planning / Head of the National Land Agency Number 19 of 2021 and Spatial Planning. The results show that of the 8 applications for compensation for residual land, 3 of them were given compensation. Problems identified include the slow provision of compensation by related institutions, the lack of coordination between the residual land study team, and the lack of knowledge of the local community about compensation. The proposed solutions include the need for regulations involving LMAN, BPN, and other agencies that require land, as well as increased coordination and socialization to the community.*

*Keyword : Land Acquisition, Compensation, Residual Land*

## Daftar Isi

Halaman Judul .....	1
Halaman Pengesahan.....	ii
Pernyataan Keaslian Skripsi .....	iii
Motto .....	iv
Halaman Persembahan .....	v
Kata Pengantar .....	vi
Daftar Isi.....	viii
Daftar Gambar .....	x
Daftar Tabel.....	xi
Daftar Lampiran .....	xii
Intisari.....	xiii
Abstract .....	xiv
BAB I Pendahuluan.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	6
C. Tujuan Penelitian .....	7
D. Manfaat Penelitian .....	7
BAB II Tinjauan Pustaka .....	9
A. Kajian Literatur.....	9
B. Kajian Teori .....	15
1. Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum.....	15
2. Kepentingan Umum .....	16
3. Ganti Kerugian Pada Pengadaan Tanah.....	17
4. Tanah Sisa pada Pengadaan Tanah .....	18
C. Kerangka Pemikiran .....	20
D. Pertanyaan Penelitian .....	21
BAB III Metode Penelitian.....	22
A. Format Penelitian.....	22
B. Lokasi Penelitian.....	23
C. Informan dan Teknik Penentuan Informan .....	24
D. Jenis, Sumber dan Teknik Pengumpulan Data .....	25

E. Analisis Data .....	30
BAB IV Gambaran Umum Lokasi Penelitian .....	32
A. Gambaran fisik Wilayah Kota Bekasi .....	32
B. Gambaran Fisik Wilayah Kelurahan Jatikarya .....	33
BAB V Kriteria Tanah Sisa Dengan Luas Diatas 100 m <sup>2</sup> Dalam Pelaksanaan Pengadaan Tanah Pembangunan Jalan Tol Cimanggis-Cibitung.....	36
A. Mekanisme Identifikasi Tanah Sisa Diatas 100 m <sup>2</sup> Dalam Pengadaan Tanah.....	36
B. Kriteria dan Inventarisasi Tanah Sisa.....	39
BAB VI Kendala Yang Dihadapi Dan Solusi Yang Diberikan Dalam Proses Ganti Kerugian Tanah Sisa .....	43
A. Regulasi Ganti Kerugian Tanah Sisa Dalam Pengadaan Tanah .....	43
B. Permasalahan Pemberian Ganti Kerugian Tanah Sisa di Pembangunan Jalan Tol Cimaci .....	44
C. Ganti Kerugian Tanah Sisa Luas Lebih Dari 100 m <sup>2</sup> .....	46
D. Solusi Atas Permasalahan Tanah Sisa .....	56
BAB VII Kesimpulan Saran.....	59
A. Kesimpulan .....	59
B. Saran.....	60
Daftar Pustaka .....	61
Lampiran .....	64

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Pengertian tanah diatur dalam Pasal 2 dan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria, yang berkaitan dengan dasar hak menguasai dari Negara ditentukan adanya macam-macam hak atas permukaan bumi, yang disebut tanah, yang dapat diberikan kepada dan dimiliki oleh orang-orang, baik sendiri maupun bersama-sama dengan orang lain serta badan-badan hukum. Adapun fungsi tanah menurut Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria, yaitu tanah mempunyai fungsi sosial yang artinya kegunaan dari tanah lebih mengutamakan kepentingan umum daripada kepentingan individu atau golongan.

Berdasarkan peranannya yang penting, dalam hal ini pemerintah selalu mengupayakan berbagai program dalam melakukan pemanfaatan tanah yang salah satunya yaitu melalui agenda prioritas yang ditetapkan oleh Presiden RI Joko Widodo. Agenda prioritas Presiden RI Joko Widodo ini adalah rancangan kerja (Nawacita), di jelaskan dalam peraturan Presiden Nomor 2 tahun 2015 (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019, RPJMN) yang salah satunya yaitu untuk meningkatkan produktivitas masyarakat dan daya saing di pasar Internasional. Untuk mendukung Terwujudnya hal tersebut, maka diperlukan dukungan melalui ketersediaan infrastruktur yang memadai. Pada era Pemerintahan Joko Widodo (Jokowi) dan Jusuf Kalla (JK), pembangunan sejumlah infrastruktur merupakan salah satu program yang gencar dilaksanakan. Salah satunya pembangunan Tol Trans Jawa dianggap sebagai penghubung yang memudahkan mobilitas masyarakat di Pulau Jawa untuk berbisnis dan bekerja. Selain itu, dengan adanya pembangunan

infrastruktur ini diharapkan dapat merangsang semangat untuk meningkatkan produktivitas dan daya saing antar daerah di pulau Jawa (Kuwado, 2018).

Ketersediaan tanah sangat penting dan tidak terlepas bagi pelaksanaan pembangunan yang nantinya dapat dimanfaatkan sebagai lokasi peletakan pondasi untuk mendirikan bangunan. Kegiatan pembangunan nasional merupakan instrumen utama yang diperlukan yaitu terkait dengan ketersediaan tanah untuk pembangunan tersebut. Namun, kurangnya pemerintah dalam melaksanakan pembangunan dalam hal ini menimbulkan permasalahan dengan masyarakat terkait pengelolaan, pengembangan, pengamanan dan pengendalian atas tanah (Mujiburohman, 2022 ). Saat ini, sebagian besar tanah di Indonesia adalah tanah yang dikuasai oleh masyarakat sedangkan ketersediaan tanah negara bebas dan tanah negara yang dikuasai pemerintah sangat sedikit dan terbatas. (Sitorus, 2004), menjelaskan bahwa sangat sedikit tanah negara "bebas" yang tersedia, yang berarti bahwa ini merupakan tanah yang tidak dimiliki atau ditempati oleh individu atau pihak lain yang berkepentingan.

Oleh karena itu, apabila pemerintah ingin melakukan pembangunan, maka perlu dilakukan pembebasan tanah milik masyarakat terlebih dahulu. Dalam hal ini, pemerintah dengan pemilik tanah secara nyata harus berkolaborasi menyediakan tanah untuk pembangunan. Harapannya, pemilik tanah secara sukarela bersedia melepaskan tanahnya dengan mengedepankan prinsip social dan mendapat keuntungan (Kuwado, 2018). Berhubung dengan hal tersebut, maka dirumuskan berbagai peraturan terkait dengan pengadaan tanah untuk kepentingan umum, yang terakhir sampai saat ini adalah Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum dan di sempurnakan oleh Undang-Undang Cipta Kerja Nomor 11 tahun 2020 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum kemudian disusul oleh peraturan presiden, peraturan menteri, dan peraturan terkait lainnya. Pada Pasal 1 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012, menyebutkan bahwa pengadaan tanah adalah kegiatan

menyediakan tanah dengan cara memberi ganti kerugian yang layak dan adil kepada pihak yang berhak, sedangkan yang dimaksud dengan kepentingan umum adalah kepentingan bangsa, negara, dan masyarakat yang harus diwujudkan oleh pemerintah dan digunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat.

Berdasarkan prosesnya, pengadaan tanah untuk infrastruktur merujuk pada proses dimana pemerintah atau entitas terkait memperoleh kepemilikan atau hak atas tanah yang digunakan dalam pembangunan proyek infrastruktur tertentu. Proses ini seringkali melibatkan beberapa langkah, termasuk identifikasi lokasi yang sesuai, penilaian nilai tanah, negosiasi dengan pemilik tanah, dan jika diperlukan, pembebasan lahan. Tujuan dari pengadaan tanah untuk infrastruktur adalah untuk memastikan tersedianya tanah yang diperlukan untuk pembangunan dan pengembangan infrastruktur seperti jalan raya, jembatan, rel kereta api, bandara, pelabuhan, fasilitas air dan sanitasi, serta proyek-proyek lainnya yang penting untuk mendukung mobilitas, konektivitas, dan pertumbuhan ekonomi.

Dalam hal ini, faktor untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan diperlukan adanya penyediaan infrastruktur. Penyediaan infrastruktur dapat menciptakan peluang untuk berusaha dan meningkatkan pendapatan masyarakat. Selain itu, hal ini juga dapat meminimalisir terjadinya ketimpangan pendapatan masyarakat di suatu wilayah yang disebabkan oleh keterbatasan persediaan infrastruktur dalam menunjang kegiatan ekonomi dan akses kepada sumber-sumber produksi. Oleh karena itu, pentingnya infrastruktur di suatu wilayah yaitu dapat digunakan untuk menunjang pertumbuhan ekonomi pada suatu wilayah.

Salah satu contoh pembangunan infrastruktur guna meningkatkan percepatan pertumbuhan ekonomi di Indonesia yang membutuhkan kegiatan pengadaan tanah bagi kepentingan umum adalah Pembangunan Jalan Tol Cimanggis-Cibitung (Cimaci). Pembangunan Jalan Tol Cimaci yang di

kelola oleh Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) PT. Cimanggis Cibitung *Tollways*. Dalam hal ini, Jalan Tol Cimanggis-Cibitung merupakan bagian dari struktur jaringan Jakarta *OuterRing Road* (JORR 2) yang terkoneksi antar ruas tol di kawasan metropolitan Jabodetabek sebagai pusat kegiatan nasional. Jalan tol ini juga menjadi akses penghubung dari Cibubur ke Jalan Tol Jagorawi dan terkoneksi ke lima ruas lainnya yang tergabung dalam Jalan Tol JORR 2. Kehadiran jalan tol ini akan menambah kapasitas jalan yang melintasi empat wilayah, yaitu Kota Depok, Kota Bekasi dan Kabupaten Bekasi. Adapun ruas Jalan Tol Cimanggis- Cibitung ini nantinya yaitu sepanjang 26,18 km. Jalan Tol Cimanggis ini terdiri dari dua seksi yaitu seksi 1A *Junction* Cimanggis-Jatikarya sepanjang 3,17 km dan ruas selanjutnya yaitu seksi 2A Jatikarya-SS Cikeas 3,50 km, serta Seksi 2B Cikeas- Cibitung sepanjang 19,80 km, (Laksono, 2023). Menurut Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah (DPPT) Penambahan Lahan Ruas Jalan Tol Cimanggis-Cibitung Tahun 2022 adapun total luas keseluruhan pada pelaksanaan pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol ini adalah 2.536.791 m<sup>2</sup> dengan jumlah bidang 4.206 bidang yang tersebar di 2 (dua) kabupaten dan 3 (tiga) kota yaitu Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi, Kota Depok, dan Kota Bekasi.

Pada pelaksanaannya, pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol di Kota Bekasi itu sendiri yaitu menggunakan lahan dengan total luas 258.755m<sup>2</sup> dengan jumlah bidang 350 bidang yang tersebar dari 4 (empat) desa dan 2 (dua) kecamatan yaitu Kecamatan Jatisampurna dan Kecamatan Bantar Gebang. Hal tersebut sebagaimana informasi awal yang diperoleh dari petugas Kantor Pertanahan kota Bekasi terkait dua kecamatan yang terdampak dari proses Pengadaan Tanah Pembangunan Jalan Tol di Kota Bekasi tersebut. Berdasarkan pembebasan lahannya, sebagian besar pembebasan lahan pengadaan tanah untuk pembangunan Jalan Tol Cimanggis-Cibitung ini dilaksanakan untuk pembangunan jalan tol yang sebatas tanah yang terkena *Right Of Way* (ROW) saja. Implementasinya banyak terdapat bidang tanah yang tanahnya hanya sebagian saja yang masuk dalam ROW perencanaan pembangunan, bagian



tanah lainnya yang tidak masuk dalam ROW tidak ikut dibebaskan dan tidak diberikan ganti kerugian kepada pihak yang berhak. Mengenai ini tentunya sangat masyarakat yang tanahnya tidak semua masuk dalam ROW perencanaan pembangunan Jalan Tol (Sudiarka, *dkk.*, 2019). Hal tersebut sebagaimana yang terjadi di Kecamatan Jatisampurna, Kelurahan Jatikarya terkait adanya tanah sisa.

Kecamatan Jatisampurna, Kelurahan Jatikarya merupakan salah satu wilayah yang memiliki tanah sisa Pengadaan Tanah Pembangunan Jalan Tol Cimahi. Bidang tanah sisa yang terdampak adalah permukiman, tanah kosong, dan gudang. Pengertian tanah sisa menurut Undang-Undang Nomor 2 Tentang Pengadaan Tanah adalah tanah yang dimiliki oleh pemilik tanah yang terkena pengadaan tanah dan berpotensi tidak dapat difungsikan dan digunakan kembali sesuai dengan peruntukan dan penggunaannya. Terhadap tanah sisa tersebut, ada yang dapat diberikan ganti kerugian dan ada yang tidak dapat diberikan ganti kerugian.

Pengadaan tanah untuk pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) di ruas Terbanggi Besar – Pematang Panggang Provinsi Lampung juga menimbulkan sisa lahan dari bidang tanah yang terkena dampak pembebasan lahan, yang disebut sebagai "tanah sisa", dalam pelaksanaannya, tanah sisa belum diberikan ganti kerugian sampai aturan yang berkaitan dengan hal ini telah ditetapkan (Tsaurah, *dkk.*, 2018). Berdasarkan contoh kasus tersebut, dilema mengenai tanah sisa ini khususnya di wilayah Kota Bekasi disebabkan karena pada dasarnya tanah sisa tersebut tidak dibutuhkan oleh instansi yang membutuhkan tanah. Namun, apabila dilakukan proses ganti kerugian terhadap tanah sisa tersebut tetapi sisa tanah tidak digunakan dalam kegiatan pembangunan, maka akan menimbulkan kemungkinan terjadinya pengeluaran negara yang lebih besar. Di satu sisi, masyarakat yang tanahnya terkena pengadaan tanah dan mempunyai tanah sisa tentunya akan merasakan ketidakadilan apabila terdapat tanah sisa yang tidak dapat difungsikan sebagaimana sebelumnya terkait kriteria tanah sisa seperti bentuknya sudah

tidak beraturan dan tidak ada akses jalan, tetapi tidak diberikan ganti kerugian atas tanah tersebut padahal nilai jual tanahnya tentu akan turun. Definisi bentuk tanah sisa yang beraturan yaitu bentuk bidang yang disetiap sisinya masih memiliki bentuk segiempat atau persegi dan masih memungkinkan untuk didirikan bangunan sedangkan bentuk bidang yang tidak beraturan yaitu bidang yang sudah berbentuk segitiga atau di setiap sisinya memiliki bentuk yang lancip. Oleh karena itu, masyarakat yang terdampak membuat surat permohonan ke ketua pelaksana pengadaan tanah terkait tanah sisanya untuk diberikan ganti kerugian

Dalam rangka mengatasi permasalahan ini, Panitia Pengadaan Tanah Pembangunan Jalan Tol Cimaci mengalami kendala dalam menentukan kriteria bidang tanah yang dapat dikategorikan tanah sisa dan dapat diberikan ganti kerugiannya. Hal tersebut dikarenakan peraturan yang ada belum mengatur secara terperinci, karena pada peraturan terbaru hingga saat ini belum ada yang membahas tanah sisa yang luasnya lebih dari 100 m<sup>2</sup> (Octora, 2020). Adapun kriteria terkait ganti kerugian terhadap tanah sisa yang dijelaskan pada Peraturan Pemerintah Nomor 39 Tahun 2023 tentang perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2021 pada Pasal 65A Ayat 3, menjelaskan dalam hal bidang tanah sisa yang luasnya lebih dari 100 m<sup>2</sup> dapat diberikan ganti kerugian setelah mendapat kajian dari pelaksana pengadaan tanah bersama instansi yang memerlukan tanah dan tim teknis terkait.

Berdasarkan penjabaran, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Penyelesaian Ganti Kerugian Tanah Sisa Pada Pengadaan Tanah Pembangunan Jalan Tol Cimanggis-Cibitung (Cimaci) di Kelurahan Jatikarya Kecamatan Jatisampurna Kota Bekasi”**.

## **B. Rumusan Masalah**

Persoalan yang menjadi fokus utama dari penelitian ini adalah apa saja kendala yang ditemui dalam melaksanakan penyelesaian tanah sisa pada pengadaan tanah pembangunan Jalan Tol Cimaci di Kota Bekasi. Kendala ini

termasuk permasalahan tanah sisa dan penerepannya di lapangan. Selain mengidentifikasi permasalahan tanah sisa, pada penelitian ini juga mengemukakan solusi yang digunakan dalam penyelesaian tanah sisa pada pengadaan tanah Pembangunan Jalan Tol Cimaci di Kelurahan Jatikarya, Kecamatan Jatisampurna, Kota Bekasi. Agar dapat menjawab persoalan tersebut, peneliti menyusun panduan rumusan masalah sebagai berikut.

1. Apa saja kriteria tanah sisa dengan luas  $>100\text{ m}^2$  yang ditemukan dalam pelaksanaan pengadaan tanah untuk pembangunan Jalan Tol Cimaci Kota Bekasi?
2. Apa yang menjadi kendala dalam proses penentuan ganti kerugian tanah sisa dengan luas  $>100\text{ m}^2$  pembangunan Jalan Tol Cimaci Kota Bekasi?
3. Bagaimana penyelesaian permasalahan ganti kerugian tanah sisa dengan luas  $>100\text{ m}^2$  dalam pelaksanaan pengadaan tanah untuk pembangunan Jalan Tol Cimaci Kota Bekasi?

### **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui kriteria tanah sisa dengan luas  $>100\text{ m}^2$  yang ditemukan pada Pembangunan Jalan Tol Cimaci Kota Bekasi.
2. Untuk mengetahui kendala ditemukan dalam pemberian ganti kerugiantanah sisa dengan luas  $>100\text{ m}^2$  pada kegiatan pengadaan tanah Pembangunan Jalan Tol Cimaci Kota Bekasi.
3. Untuk mengetahui penyelesaian permasalahan ganti kerugian tanah sisa dengan luas  $>100\text{ m}^2$  dalam dalam pelaksanaan pengadaan tanah untuk pembangunan Jalan Tol Cimaci Kota Bekasi.

### **D. Manfaat Penelitian**

- a. Manfaat akademis

Hasil penelitian ini di harapkan dapat menemukan solusi tentang pelaksanaan pengadan tanah, khususnya pada kegiatan pemberian ganti kerugian terhadap tanah sisa.

b. Manfaat Praktis

Hasil penelitian diharapkan dapat menjadi pertimbangan pemerintah dalam menyelesaikan permasalahan mengenai tanah sisa pada pengadaan tanah untuk kepentingan umum dan diharapkan dapat membantu pihak yang berhak mendapat ganti kerugian atas tanah sisa.

## **BAB VII**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Kesimpulan**

1. Kriteria yang ditemukan terhadap bidang tersebut diantaranya ada yang masih memiliki akses jalan dan tidak lagi memiliki akses jalan sedangkan dari bentuk ada yang beraturan dan tidak beraturan (segitiga), serta berdasarkan peruntukan dan penggunaan ada yang seperti semula dan ada yang berbeda.
2. Permasalahan yang timbul dalam penyelesaian ganti kerugian tanah sisa salah satunya adalah ketidakjelasan aturan dan petunjuk teknis yang mengatur penyelesaian untuk kasus-kasus tersebut. Berbagai kendala lain seperti penyesuaian anggaran dan lamanya proses pemberian ganti kerugian, kurangnya koordinasi tim kajian dalam pelaksanaannya, serta minimnya pengetahuan masyarakat setempat mengenai hak mereka terkait ganti rugi tanah sisa. karena tidak ada panduan yang jelas dan detail mengenai hal tersebut. Solusi yang diberikan diperlukan upaya untuk mengembangkan regulasi yang lebih rinci, meningkatkan koordinasi antar instansi, serta melakukan sosialisasi dan pendampingan yang lebih baik kepada masyarakat untuk mengatasi permasalahan yang dihadapi dalam penyelesaian ganti rugi tanah sisa agar tidak berlarut-larut.
3. Setelah dilakukan kajian, dari 8 bidang tanah sisa yang ditemukan dan dimohonkan masyarakat untuk dapat diberikan ganti rugi secara utuh, terdapat 3 bidang tanah sisa yang dapat diberikan ganti kerugian, karena menurut hasil dari kajian tersebut bidang tanah sisa yang lebih besar kemungkinannya direkomendasikan untuk di berikan ganti kerugian adalah bidang tanah sisa yang telah tidak memiliki akses jalan menuju tanahnya sehingga merubah fungsi serta peruntukan dan penggunaannya seperti semula.

## **B. Saran**

1. Sebaiknya dari awal penyusunan DPPT sudah dilakukan overlay antara peta trase dengan peta pendaftaran tanah terkait bidang tanah yang terkena pengadaan tanah agar dapat menghitung bidang yang terkena pengadaan tanah dan mengetahui sejak awal terkait dengan mana saja yang terindikasi sebagai tanah sisa agar mempermudah dalam menentukan kriteria bidang yang terindikasi sebagai tanah sisa dan tidak menunggu waktu yang berlarut-larut dalam mekanisme penentuan kriteria bidang tanah sisanya.
2. Resiko akan adanya tanah sisa dan tanah terdampak seharusnya sudah dipertimbangkan pada tahap perencanaan kegiatan pengadaan tanah dan penyuluhan masyarakat terdampak juga seharusnya sudah dilakukan selama tahap pelaksanaan kegiatan pengadaan. Sehingga berkaitan dengan hal itu Jika masyarakat memahami dengan baik mengenai ganti rugi atas tanah sisa yang terdampak dalam proses pengadaan tanah, maka pada tahap perencanaan, kita dapat mengantisipasi dan memudahkan penyelesaian masalah terkait tanah sisa.
3. Dengan menerbitkan petunjuk teknis dan aturan yang mengatur dalam penyelesaian pemberian ganti kerugian tanah sisa khususnya untuk tanah sisa yang luasnya diatas 100 m<sup>2</sup>, hal tersebut dilakukan agar pada pelaksanaan penyelesaian pemberian ganti kerugian tanah sisa pengadaan tanah, panitia pelaksana pengadaan tidak bingung terkait mekanisme dan prosedur yang harus dilaksanakan sehingga tidak terjadinya perbedaan persepsi oleh tim kajian tanah sisa. Petunjuk teknis juga harus mengatur jangka waktu segala proses yang akan dilaksanakan, sehingga dalam pelaksanaan proses tidak mengulur waktu yang lama karena sudah ada jangka waktu yang mengatur.

## Daftar Pustaka

- Anggito, (2018). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. kab Sukabumi: CV Jejak.
- Arba. H.M, (2021). *Hukum Pengadaan Tanah*. Jakarta : Sinar Grafika.
- BPS, (2023). *Kecamatan Jatisampurna Dalam Angka 2023*.  
<https://bekasikota.bps.go.id/publication/2023/09/28/ea009e56dcb9bcd ec97 d004d/kecamatan-jatisampurna-dalam-angka-2023.html>, Diakses pada 20 Juni 2024.
- Cosmas Gatot Haryono, ( 2020). *Ragam Metode Penelitian Kualitatif Komunikasi*. Sukabumi: CV Jejak.
- Djoko M.S (2010). *Konsinyasi Ganti Rugi dalam Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum (Studi Pengadaan Tanah untuk Pembangunan Proyek Jalan Tol Semarang- Solo di Kabupaten Semarang)*. Tesis pada Program Magister Kenotariatan, Universitas Diponegoro.
- Disdukcapil, (2021). <https://disdukcapil.bekasikota.go.id/>, Diakses pada 20 Mei 2024
- Kadek, N. dkk. (2023). *Mekanisme Pelaksanaan Dan Penetapan Ganti Kerugian DalamPenyelesaian Sengketa Pengadaaan Tanah Ditinjau Dari Undang-UndangNomor 2 Tahun 2012 ( Studi Kasus Pengadaan Tanah Untuk Pelebaran Jalan Menyambut KTT G20 Di Nusa Dua )*. 3(2), hal. 50–59.
- Kriyantono, (2014). *Teknis Praktis Riset Komunikasi*. Jakarta: Prenada Media.
- Limbong , 2011. *Pengadaan Tanah Yntuk Pembangunan*. Jakarta : Margaretha Pustaka.
- Kusuma, Andriawan (2019). *Ganti Rugi Tanah Sisa Pada Pembangunan Jalan Tol Bakauheniterbanggi Besar: Akibat Hukum Dan Konflik Pertanahan*. Jurnal Cepalo, vol. 3, no. 1, hlm 41.
- Kuwado, (2018). *4 tahun Jokowi-JK dan catatan pembangunan infrastruktur*”, Kompas.com, web diposting 20 Oktober 2018, dilihat pada 23 Maret 2024,<https://nasional.kompas.com>
- Laksono, (2023). Tahun Ini Tol Cimanggis-Cibitung Bakal Tersambung Seluruhnya,Lengkapi JORR-2. Kompas.com, diposting 17 Juni 2023, dilihat pada 23 maret 2024, 63 <https://www.kompas.com/properti/read/2023/06/17/064146221/ta-hun-ini-tol-cimanggis-cibitung-bakal-tersambungseluruhyalengkapi>

- Mujiburohman, (2022). *Pembentukan Bank Tanah: Merencanakan Ketersediaan Tanah Untuk Percepatan Pembangunan DI Indonesia*. Widya Bhumi, p. 01.
- Octora, K.L., (2021). *Problematika Dan Penyelesaian Ganti Kerugian Tanah Sisa Pada Pengadaan Tanah Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) Di Kabupaten Bandung*. Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional, Yogyakarta.
- Undang-Undang Cipta Kerja Nomor 11 tahun 2020 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum
- Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 Tentang Peraturan Pokok Agraria, Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 Tentang Pokok-Pokok Agraria
- Peraturan Menteri Agraria/Kepala BPN No. 19 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum
- Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 21/PMK.06/2017 Tentang Tata Cara Pendanaan Pengadaan Tanah
- Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum
- Peraturan Pemerintah Nomor 39 Tahun 2024 Tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum
- Sitorus, O , (2004). *Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum*. Yogyakarta : Mitra Kebijakan Tanah Indonesia.
- Sudiarka F.E (2019). *Penyelesaian Tanah Sisa pada Pengadaan Tanah untuk Pembangunan Jalan Tol Trans Jawa Ruas Solo-Kertosono di Kabupaten Karanganyar*. Skripsi pada Program Diploma IV Pertanahan, Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional.
- Sugiyono, (2013). *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D)*. Bandung : Alfabeta.
- Sugiyono, (2018). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Kualitatif, dan r&b, Alfabeta.



- Sugiyono, (2019). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan r&d*. Bandung: Alfabeta.
- Sukmadinata , (2006). *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Remaja Rosda Karya.
- Sutedi. A , 2019. *Implementasi Prinsip Kepentingan Umum di Dalam Pengadaan Tanah untuk Pembangunan*. Jakarta : Sinar Grafika .
- Tsaurah, Z.A, Sembiring, J, Laksamana, R (2018). *Penyelesaian atas “tanah sisa” padapengadaan tanah di provinsi lampung*, Jurnal Tunas Agraria, vol. 1, no. 1 hlm138