

## **Partisipasi Masyarakat Desa Cikaobandung dalam Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung**

**Abdurrofi Abdullah Azzam<sup>1</sup>, Dwi Juliawati<sup>2</sup>, Lusi Octaviyanti<sup>3</sup>, Evi Priyanti<sup>4</sup>**

<sup>1234</sup>program Studi Ilmu Pemerintahan, FISIP Unsika

### **INTISARI**

Partisipasi masyarakat Indonesia sejak memproklamasikan kemerdekaan pada 17 Agustus 1945 dan pembangunan telah menjadi agenda utama pemerintah sejak Republik Indonesia sejak berdiri. Pada era reformasi terdapat pembangunan kereta cepat Jakarta Bandung yang rutenya melewati desa cikaobandung diteliti menggunakan pendekatan John M. Cohen dan Norman T Uphoff. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan metode kualitatif dengan melakukan observasi, wawancara, dan telaah dokumen. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak peran pemerintah desa Cikaobandung dan peran serta masyarakat dalam mengambil keputusan proyek nasional ini memberikan pengaruh positif era reformasi. Namun, masyarakat desa melakukan pelaksanaan dan pengambilan manfaat. Evaluasi masih bersifat internal di pemerintah Desa Cikaobandung.

**KATA KUNCI : Partisipasi, Masyarakat, Desa**

### **Pendahuluan**

Partisipasi masyarakat Indonesia sejak memproklamasikan kemerdekaan pada 17 Agustus 1945 dan pembangunan telah menjadi agenda utama pemerintah sejak Republik Indonesia sejak berdiri. Dalam proses demokratisasi Indonesia, masyarakat merupakan aspek yang sangat penting dalam proses pengambilan keputusan politik. Di era otonomi masyarakat dan globalisasi ini, pemerintah daerah perlu lebih melayani dan memberdayakan masyarakatnya untuk terlibat dalam pembangunan untuk pembangunan daerah mereka (Mustanir, Sellang, Ali, Madaling, & Mutmainna 2018: 69).

---

### **Korespodensi:**

Program Studi Ilmu Pemerintahan, Universitas Singaperbangsa Karawang, Jl. HS.Ronggo Waluyo, Puseurjaya, Kec. Telukjambe Tim., Kabupaten Karawang, Jawa Barat, Indonesia. Kode Pos 41361.

Email: 1810631180115@student.unsika.ac.id

Penelitian sebelum di Indonesia melakukan pembangunan kereta cepat menurut (Wang & Gu 2019: 8) Republik Rakyat Tiongkok telah melakukan penelitian dampak sistem transportasi terhadap ruang kota sebagian besar merupakan studi kasus kualitatif, termasuk pengembangan dan analisis situs di sekitar Suzhou, hubungan antara tata ruang Beijing. Difusi dan lalu lintas serta dampak kereta cepat pada pembangunan tata ruang kota di Tianjin. Studi tersebut mempertimbangkan kawasan di sekitar stasiun transit kereta api sebagai simpul pembangunan ekonomi baru di kota yang dapat menjadi pusat gravitasi dari struktur tata ruang saat ini.

Penelitian tentang masyarakat ikut terlibat dalam pembangunan untuk kemajuan daerahnya dampak sistem transportasi pada tahun 2021 sebagai simpul pembangunan ekonomi baru di kota yang dapat menjadi pusat gravitasi dari struktur tata ruang saat ini akan berlanjut kota Jakarta menuju Bandung hingga ke Bandara Kertajati (Uly, 2021).). Satu dari 46 struktur rel di proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung yang berlokasi di Desa Cikao Bandung, Kecamatan Jatiluhur, Purwakarta. Rel itu membentang sepanjang 2,8 km di atas sungai Citarum dan akan memuat dua lintasan kereta cepat di atasnya (Anwar, 2020). Pemerintah harus memberikan ruang kepada masyarakat untuk partisipasi sehingga menemukan solusi bersama mengenai pembangunan rute Kereta Cepat Jakarta-Bandung di Desa Cikaobandung dilanjutkan sampai Bandara Kertajati.

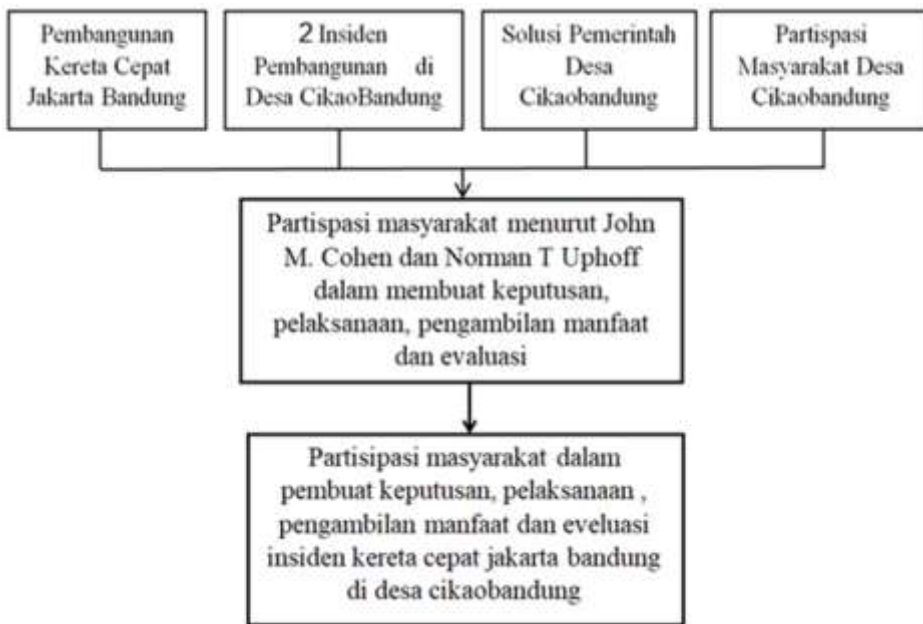
Pada era reformasi dalam Undang – undang Nomor 32 Tahun 2004 menjelaskan bahwa titik berat otonomi diletakkan pada daerah kabupaten/kota, dengan pertimbangan bahwa daerah kabupaten/kota lebih langsung berhubungan dengan masyarakat sehingga diharapkan akan dapat lebih mengerti dalam memenuhi aspirasi masyarakat dalam melaksanakan pembangunan (Fadil 2013: 252). Rusak jalan karena kendaraan berat Desa Cikaobandung di Kabupaten Purwakarta selama pembangunan kereta cepat (Idris: 2019).

Insiden lain yang tidak diliput media ialah insiden penolakan masyarakat peralihan fungsi Makam Astana Gede Tunggul Rahayu Purwakarta, Makam ini sudah ada sejak abad ke-13 yang menjadi rute kereta cepat di Desa Cikaobandung. Serangkaian kegiatan resolusi untuk mencapai hasil yang diinginkan masyarakat mengenai insiden rute kereta cepat di Desa Cikaobandung hanya terjadi dua insiden mengenai rusaknya jalan dan penggusuran makam. Dalam kehidupan pedesaan dipenuhi dengan serangkaian pembuatan atau pengambilan keputusan-keputusan, baik mengenai masalah yang besar maupun kecil dalam suatu perencanaan pembangunan di Desa Cikaobandung.

Selain itu menurut Cohen dan Uphoff keberhasilan suatu kebijakan bergantung pada masyarakat memiliki peranan dalam setiap pembangunan untuk mengusulkan sesuatu

yang sesuai dengan kebutuhannya dikenal *bottom up*. Dengan begitu masyarakat ikut serta disetiap program-program pembangunan (Azhar 2015: 63).

Menurut John M. Cohen dan Norman T Uphoff dalam Mulyadi (2019: 25) memberikan rumusan partisipasi yang lebih aplikatif dalam bentuk partisipasi membuat keputusan, pelaksanaan, pengambilan manfaat dan evaluasi. Bentuk partisipasi lebih nyata sebagai solusi untuk insiden terjadi di desa cikaobandung. Dalam kerangka konseptual pembangunan kereta cepat jakarta bandung mengakibatkan 2 insiden di desa cikaobaandung. Pemerintah desa cikaobandung harus memberikan solusi kepada masyarakat desa dan partisipasi masyarakat cikaobandung dalam merumuskan solusi terhadap insiden yang terjadi akibat dari pembangunan dari pemerintahan pusat untuk menghubungkan jakarta dan bandung lebih cepat dan terintegrasi.



Gambar 1: Kerangka Penelitian diolah Peneliti

Metode penelitian menggunakan metode kualitatif pendekatan deskriptif. Data primer yaitu data yang dibuat oleh peneliti untuk maksud khusus menyelesaikan permasalahan yang sedang ditanganinya. Data dikumpulkan sendiri oleh peneliti langsung dari sumber pertama atau tempat objek penelitian dilakukan. Data sekunder yaitu data yang telah dikumpulkan untuk maksud selain menyelesaikan masalah yang sedang dihadapi. Kemudian, Data diverifikasi agar benar-benar dapat dipertanggungjawabkan dengan observasi, wawancara dan telaah dokumen. (Suardeyasari, 2020 ; Sugiono, 2016 ; Milles dan Huberman. (2018)

Tulisan ini terdiri atas lima bagian. Pertama, tulisan ini secara sekilas menguraikan masyarakat, desa, partisipasi, peran kepemimpinan kepala desa dan insiden. Kedua, tulisan ini mengidentifikasi partisipasi masyarakat desa dilihat dari dimensi membuat keputusan dalam proyek rute kereta cepat Jakarta Bandung. Ketiga, partisipasi masyarakat desa dilihat dari dimensi pelaksanaan dalam proyek rute kereta cepat Jakarta. Keempat, tulisan ini mengidentifikasi partisipasi masyarakat desa dilihat dari

dimensi pengambilan manfaat dalam proyek rute kereta cepat Jakarta Bandung. Kelima, tulisan ini mengidentifikasi partisipasi masyarakat desa dilihat dari dimensi evaluasi dalam proyek rute kereta cepat Jakarta Bandung.

### Masyarakat, Desa, Partisipasi, Peran Kepemimpinan Kepala Desa Dan Insiden

Definisi dan pengertian mengenai masyarakat telah banyak dikemukakan oleh para antropologi dan sosiologi. Masyarakat menurut Setiadi & Kolip (2011: 37). adalah sekelompok manusia yang bertempat tinggal di daerah tertentu dalam waktu yang relatif lama, memiliki norma-norma yang mengatur kehidupannya menuju tujuan yang dicita-citakan bersama, dan ditempat tersebut anggotanya melakukan regenerasi atau beranak-pinak sedangkan Menurut Robert Mac Iver masyarakat adalah “suatu sistem hubungan-hubungan yang ditertibkan” (Budiardjo 2018: 33). Berdasarkan penjelasan diatas masyarakat adalah sekelompok manusia yang bertempat tinggal di daerah tertentu dalam waktu yang relatif lama, memiliki norma-norma yang mengatur kehidupannya menuju tujuan yang dicita-citakan bersama, dan ditempat tersebut anggotanya melakukan regenerasi atau beranak-pinak dalam suatu sistem hubungan-hubungan yang ditertibkan pemerintah.

Terminologi Desa berasal dari bahasa India yakni “*swadesi*” yang berarti negeri asal atau tanah leluhur yang merujuk pada satu kesatuan hidup, dengan satu kesatuan norma, serta memiliki batas yang jelas. Namun dengan kata lain secara etimologi kata desa berasal dari bahasa sansekerta, *deca* yang berarti Tanah air, tanah asal, atau tanah kelahiran (Mardiasmo 2020: 46). Desa menurut Nurcholis (2011: 1) adalah satuan pemerintahan yang terendah diberi hak otonomi adat sehingga memiliki badan hukum mengatur dan mengurus urusan masyarakat setempat berdasarkan asal usulnya. Dengan demikian dapat dipahami desa adalah satuan pemerintahan yang terendah diberi hak otonomi yang memiliki badan hukum dengan satu kesatuan norma dan memiliki batas yang jelas.

Desa cikaobandung adalah satuan pemerintahan yang terendah diberi hak otonomi yang memiliki badan hukum dengan satu kesatuan norma dan memiliki batas jelas yang terletak di kecamatan jatiluhur kabupaten Purwakarta provinsi jawa barat dengan luas wilayah  $\pm$  385.390 Ha. Selain itu, Desa cikaobandung merupakan sebuah desa yang berada didaratan rendah dan desa yang letaknya di sebelah hilir danau jatiluhur. Desa yang memiliki jumlah penduduk yang berjumlah sekitar 5 Ribu jiwa, yang dimana penduduknya di dominasi oleh masyarakat yang berusia 15-39 yang berjumlah sekitar 2 Ribu jiwa.

Sumber mata pencaharian masyarakat desa Cikaobandung rata-rata sebagai petani hal ini ditunjukkan bahwa terdapat masyarakat yang bekerja sebagai petani. Sebagaimana seperti desa-desa yang ada di wilayah Indonesia Desa Cikaobandung memiliki dua musim yaitu musim kemarau dan musim hujan. Pertanian masih belum dilengkapi dengan sistem *internet of things (IoT)*, menyiram pestisida menggunakan *drone*, pemantauan pertanian melalui satelit, dan masih membutuhkan transformasi masyarakat petani dari tradisional ke modern (Adisel, 2018).

Partisipasi secara terminologi berasal dari bahasa Inggris yaitu *participation* menurut Gerison Lansdown dalam Smith & Thomas (2019: 11) istilah digunakan secara luas di dunia berbahasa Inggris, untuk menggambarkan bentuk keterlibatan sosial dalam bagian dari menjadi bagian dari keluarga, komunitas dan masyarakat. Sedangkan partisipasi menurut Gabriel Almond dan Sidney Verba dalam Dacombe (2018: 23) merupakan suatu tindakan mengambil fokus yang secara sadar memposisikan analisis karakteristik individu dalam tindakan kolektif. Tidak hanya ini, tetapi argumen yang mereka buat sangat menekankan pada manfaat bagi kehidupan demokrasi dari norma-norma kolektif yang terkait dengan pengetahuan dan kepentingan politik, kepercayaan dan kepercayaan dalam politik dan di atas semua itu, keefektifan lembaga-lembaga demokrasi.

Sementara itu, Partisipasi menurut Mahardika (2021: 41) merupakan proses pemberdayaan masyarakat dalam pembangunan dan salah satu sendi untuk mengukur demokratis tidaknya suatu negara. Dengan demikian dapat disimpulkan partisipasi adalah menggambarkan suatu bentuk keterlibatan sosial dalam bagian dari menjadi bagian dari keluarga, komunitas dan masyarakat yang secara sadar memposisikan analisis karakteristik individu dalam tindakan kolektif untuk proses pemberdayaan masyarakat dalam pembangunan dan untuk mengukur demokratis tidaknya suatu negara sangat menekankan pada manfaat bagi kehidupan demokrasi dari norma-norma kolektif yang terkait dengan pengetahuan dan kepentingan politik, kepercayaan dan kepercayaan dalam politik dan di atas semua itu, keefektifan lembaga-lembaga demokrasi.

Dimensi-dimensi partisipasi menurut Menurut John M. Cohen dan Norman T Uphoff dalam Mulyadi (2019: 25-43) memberikan rumusan partisipasi yang lebih aplikatif dalam bentuk sebagai berikut: (1) Partisipasi dalam pengambilan keputusan. Partisipasi dalam pengambilan keputusan merupakan keikutsertaan masyarakat dalam pembuatan keputusan melalui perencanaan pembangunan.; (2) Partisipasi dalam pelaksanaan. Partisipasi dalam pelaksanaan merupakan keikutsertaan masyarakat dalam pelaksanaan pembangunan.; (3) Partisipasi dalam pengambilan manfaat. Partisipasi dalam pengambilan manfaat merupakan wujud peran dalam keikutsertaan memberikan manfaat lebih/positif bagi pemerintah dan masyarakat.; (4) Partisipasi dalam evaluasi. Partisipasi dalam evaluasi merupakan keikutsertaan masyarakat dalam mengawasi dan menilai pelaksanaan hasil-hasil perencanaan.

Tipologi Partisipasi masyarakat berdasarkan jenis partisipasi dan keterwakilan menurut Daniel Patrick Moynihan dalam Mulyadi (2019: 19-20) sebagai berikut; Pertama Jenis keterwakilan palsu dengan tingkat keterwakilan sempit bahwa keputusan kurang transparan dibuat oleh pejabat publik sedangkan partisipasi bersifat simbolik, hanya segelintir orang yang terlibat. Sedangkan, Jenis keterwakilan palsu dengan tingkat keterwakilan luas bahwa keputusan dibuat oleh pejabat publik dan partisipasi bersifat simbolik, meskipun berbagai kelompok yang ada dalam masyarakat.; Kedua, Jenis keterwakilan parsial dengan tingkat keterwakilan sempit bahwa keputusan dibuat oleh sekelompok elit pemerintah dengan mempertimbangkan masukan kelompok dari kepentingan yang terbatas dan partisipasi hanya melibatkan kelompok kepentingan

yang memiliki pengaruh sedangkan sebagian besar masyarakat tidak mempunyai kesempatan sama sekali. Sedangkan, Jenis keterwakilan parsial dengan tingkat keterwakilan luas bahwa Keputusan dibuat oleh pejabat pemerintahan dengan pengaruh yang sangat sedikit dari partisipasi masyarakat dan partisipasi melibatkan berbagai kelompok kepentingan namun peluang berpartisipasi disediakan dalam sesi yang sangat terbatas.; Ketiga, Jenis keterwakilan penuh dengan tingkat keterwakilan sempit bahwa keputusan dibuat oleh pejabat pemerintahan dan kelompok kepentingan yang terpilih dan partisipasi melibatkan kelompok kepentingan yang mempunyai pengaruh namun sebagian besar warga negara tetap kurang memiliki kesempatan. Sedangkan, Jenis keterwakilan penuh dengan tingkat keterwakilan luas bahwa keputusan dibuat oleh pejabat pemerintahan dengan pengaruh yang sangat kuat dari partisipasi masyarakat dan partisipasi masyarakat luas terlibat dalam diskusi yang intensif dengan pemerintah.

Tingkat partisipasi masyarakat di desa cikaobandung di wakikan oleh perangkat desa yaitu rukun tetangga atau biasa disebut RT yang berjumlah 18 dan rukun warga atau biasa disebut RW yang berjumlah 6 setelah itu RT dan RW menyampaikan aspirasi masyarakat desa melalui penyelenggaraan Musyawarah perencanaan pembangunan desa atau biasa disebut dengan MUSRENBANGDES. Musyawarah perencanaan desa diselenggarakan setiap 1 tahun sekali.

Dalam musyawarah perencanaan pembangunan desa membahas terkait segala aspirasi masyarakat desa cikaobandung dan menentukan skala prioritas di dalam perencanaan desa cikaobandung tersebut. Desa Cikaobandung disebut Desa Swakarya atau Desa Peralihan dengan pembaharuan pembangunan kereta cepat Jakarta Bandung dengan jenis keterwakilan palsu dengan tingkat keterwakilan sempit bahwa keputusan dibuat oleh pejabat publik dan partisipasi bersifat simbolik, hanya segelintir orang yang terlibat.

Peran kepemimpinan kepala desa dalam meningkatkan partisipasi masyarakat menurut Sudriamunawar dalam Mulyadi (2019: 108) merupakan ciri-ciri peran peserta masyarakat itu tumbuh dan berkembang dengan baik dalam suatu aktivitas dapat diukur dengan kriteria adanya pemimpin yang mampu menggerakkan masyarakat secara aktif dan dinamis. Selain itu, peran kepemimpinan kepala desa dalam meningkatkan partisipasi masyarakat menurut Mulyadi (2019: 114) menggunakan kemampuan teknis, kemampuan sosial dan kemampuan konseptual dari kepala desa.

Dengan demikian dapat disimpulkan peran kepemimpinan kepala desa dalam meningkatkan partisipasi masyarakat adalah pemimpin desa yang mampu menggerakkan masyarakat secara aktif dan dinamis dengan menggunakan kemampuan teknis, kemampuan sosial dan kemampuan konseptual agar tumbuh dan berkembang dengan baik dalam suatu partisipasi masyarakat desa.

Insiden menurut Burns (2018: 68) adalah istilah relatif yang artinya bergantung pada faktor-faktor seperti ukuran dan jenis organisasi memiliki dampak signifikan pada publik. Selain itu, Insiden menurut Widodo Siswowardojo dalam Widhiyastuti (2019:

5) adalah suatu kejadian yang tidak diinginkan, bilamana pada saat itu sedikit saja ada perubahan maka dapat mengakibatkan terjadinya *accident* (kecelakaan). Sedangkan, insiden menurut Frank E. Bird dan George L. Germain dalam Storbakken (2018: 8) adalah peristiwa yang tidak diinginkan yang, dalam keadaan yang sedikit berbeda, dapat mengakibatkan kerugian bagi orang-orang, kerusakan properti, atau kerugian untuk diproses. Dengan demikian dapat disimpulkan insiden adalah peristiwa yang tidak diinginkan yang dalam keadaan yang sedikit berbeda dan sedikit perubahan bergantung pada faktor-faktor seperti ukuran dan jenis organisasi memiliki dampak kerugian yang signifikan pada publik.

Perkembangan pemikiran tentang pendekatan partisipasi yang lebih berorientasi pada kepentingan dan suara masyarakat desa ini sangat jelas terjadi di Indonesia. Bagian selanjutnya dari tulisan ini mengidentifikasi partisipasi masyarakat desa dilihat dari dimensi membuat keputusan dalam proyek rute kereta cepat Jakarta Bandung.

### **Partisipasi Masyarakat Desa Cikaobandung Membuat Keputusan Kereta Cepat Jakarta Bandung**

Partisipasi dalam pengambilan keputusan merupakan keikutsertaan masyarakat dalam pembuatan keputusan melalui perencanaan pembangunan di desa (Mulyadi 2019; 25). Tujuan utama dari pengambilan keputusan pembangunan desa adalah untuk mensejahterakan masyarakat desa. Oleh karena itu pemerintah dengan gencar-gencarnya melakukan pembangunan desa demi mewujudkan kehidupan masyarakat pedesaan yang mandiri, maju, sejahtera dan berkeadilan. Peran masyarakat di dalam pembangunan merupakan hal yang sangat penting. Dengan adanya partisipasi masyarakat maka pemerintah ikut melibatkan masyarakat dalam setiap kegiatan pembangunan. Partisipasi masyarakat desa dilihat dari dimensi membuat keputusan dalam proyek rute kereta cepat Jakarta Bandung menurut Kepala Desa Cikaobandung, Bapak Hendra Setiawan, S.M (2021) menjelaskan bahwa Dalam hal ini proyek kereta cepat Jakarta-Bandung adalah program nasional, jadi pada dasarnya itu program perencanaan dari tingkat nasional. Kita masyarakat disini hanya sebatas terkena objeknya saja. Apapun yang sudah di tentukan oleh nasional kita wajib mengikuti saja. Jadi tidak ada keikutsertaan masyarakat dalam hal perencanaan”Bagian selanjutnya dari tulisan ini mengidentifikasi partisipasi masyarakat desa dilihat dari dimensi pelaksanaan dalam proyek rute kereta cepat Jakarta.

Tipologi partisipasi berdasarkan jenis partisipasi dan keterwakilan menurut Daniel Patrick Moynihan dalam Mulyadi (2019: 20) dapat diidentifikasi dalam pengambilan keputusan merupakan keikutsertaan masyarakat desa dalam pembuatan keputusan melalui perencanaan pembangunan tidak melibatkan keterwakilan sehingga jenis keterwakilan palsu sehinggatingkat keterwakilan sempit dan keputusan kurang transparan dibuat oleh pejabat publik pemerintah pusat kepada pemerintah desa cikaobandung. Tingkat partisipasi masyarakat di desa cikaobandung di wakikan oleh perangkat desa yaitu rukun tetangga atau biasa disebut RT yang berjumlah 18 dan rukun warga atau biasa disebut RW yang berjumlah 6 setelah itu RT dan RW tidak menyampaikan aspirasi masyarakat desa melalui penyelenggaraan Musyawarah

perencanaan pembangunan desa atau biasa disebut dengan MUSRENBANGDES kepada pemerintah pusat.

Selanjutnya, karena tingkat partisipasi sempit sehingga partisipasi pembuat keputusan proyek kereta cepat Jakarta Bandung dinilai simbolik, hanya segelintir orang yang terlibat ini berkaitan dengan penentuan alternatif dengan masyarakat berkaitan dengan gagasan atau ide yang menyangkut kepentingan bersama dalam pembangunan rute di Desa Cikaobandung, Kabupaten Purwakarta. Pembuatan keputusan secara *top down* agar lebih cepat sehingga wujud partisipasi dalam pengambilan keputusan ini antara lain seperti tidak ikut menumbangkan gagasan atau pemikiran, kehadiran dalam rapat, diskusi dan tanggapan atau penolakan terhadap program yang ditawarkan oleh pemerintah pusat sehingga warga Desa Cikaobandung cukup menerima sosialisasi. Menurut masyarakat Desa Cikaobandung, Bapak Asep Jaya (2021) menjelaskan bahwa “Sosialisasi ke warga ada, Cuma yang warga takutkan kan ini dibilangnya proyek pemerintah semua warga takut yang namanya proyek pemerintah. Kecuali proyek swasta mungkin warga ada perlawanan. Namun kalo proyek pemerintah warga harus mengikuti aturan”.

Menurut Robert Newel dalam Sudrajat (2010) partisipasi dalam pembuatan keputusan dapat menghasilkan keputusan yang lebih baik sebab sejumlah pemikiran orang diperkenalkan dalam memecahkan suatu masalah. Jika masyarakat dilibatkan dalam membuat keputusan maka masyarakat akan lebih suka untuk melaksanakan keputusan itu secara efektif. Prosedur partisipasi dalam pembuatan keputusan membantu penyatuan tujuan individu dengan tujuan organisasi. Partisipasi dalam pembuatan keputusan bermakna bagi upaya fungsional diri, proses membangun keterampilan kelompok dan pengembangan kompetensi kepemimpinan.

Berdasarkan penjelasan Robert Newel di atas pembuatan keputusan dapat menghasilkan keputusan yang lebih baik sebab sejumlah pemikiran orang diperkenalkan dalam memecahkan dua masalah baru mendasar yakni kebisingan dan debu. Selain itu, menurut Abde dalam (Mulyadi 2019: 32) keikutsertaan masyarakat Desa Cikaobandung dalam perumusan atau pembuat keputusan akan membawa tiga dampak penting: Pertama, Terhindar dari peluang terjadinya manipulasi sehingga keterlibatan masyarakat akan memperjelas apa yang dikehendaki masyarakat. Kedua, Memberi nilai tambah pada legitimasi perumusan masalah perencanaan. Ketiga, Meningkatkan kesadaran dan keterampilan politik masyarakat.

Perkembangan partisipasi masyarakat Desa Cikaobandung membuat keputusan dalam hal pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung diidentifikasi tidak terlibat di dalam hal pengambilan keputusan secara menyeluruh karena beberapa faktor pertama, pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung merupakan proyek strategis nasional dalam jenis keterwakilan palsu. Kedua, Pembuatan keputusan cepat dengan pendekatan *top down* sehingga masyarakat cukup sosialisasi. Ketiga, Masyarakat hanya diberikan sosialisasi sehingga biaya minimum dikeluarkan pemerintah pusat. Keempat, Terjadi peluang terjadinya manipulasi sehingga keterlibatan masyarakat akan memperjelas apa yang dikehendaki masyarakat. Kelima



tidak memberi nilai tambah pada legitimasi perumusan masalah perencanaan. Keenam, Tidak meningkatkan kesadaran dan keterampilan politik masyarakat desa. Bagian selanjutnya dari tulisan ini mengidentifikasi partisipasi masyarakat desa dilihat dari dimensi membuat keputusan dalam proyek rute kereta cepat Jakarta Bandung.

### **Partisipasi Masyarakat Desa Cikaobandung Membuat Pelaksanaan Kereta Cepat Jakarta Bandung**

Partisipasi dalam pelaksanaan merupakan keikutsertaan masyarakat dalam pembangunan berupa kontribusi (Mulyadi 2019: 32). Di dalam pelaksanaannya Partisipasi Masyarakat Desa cikaobandung, masyarakat berkontribusi berperan aktif dengan selalu mengikuti segala perintah dan aturan yang berlaku. Dimana proyek kereta cepat Jakarta Bandung merupakan sebuah proyek nasional yang mana mau tidak mau masyarakat yang terlibat di dalam proyek kereta cepat Jakarta Bandung harus mengikuti segala perintah dan aturan. Salah satunya yaitu dimana jalur kereta cepat Jakarta melintasi tanah maupun rumah warga desa cikaobandung. Bagian selanjutnya dari tulisan ini mengidentifikasi partisipasi masyarakat desa dilihat dari dimensi pengambilan manfaat dalam proyek rute kereta cepat Jakarta Bandung.

Di dalam pelaksanaannya masyarakat cikaobandung yang lahan tanah dan rumah nya yang terkena jalur kereta cepat ini diharuskan untuk menjual tanahnya kepada pihak yang perusahaan yang memegang proyek dari kereta cepat Jakarta Bandung yang salah satunya yaitu PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) yang merupakan konsorsium BUMN Indonesia dan Konsorsium China Railways dengan skema Business to Business. Partisipasi masyarakat desa cikaobandung di dalam pelaksanaannya dinilai kooperatif selaras dengan perkataan Bapak Hendra selaku Kepala Desa Cikaobandung masyarakat desa cikaobandung selalu mengikuti segala prosedur dan aturan yang berlaku di dalam berlangsungnya proyek dari kereta cepat Jakarta Bandung.

Keikutsertaan masyarakat menyelesaikan insiden yaitu rumah warga retak dengan melaporkan Kepala Desa. Bapak Hendra Setiawan, S.M (2021) selaku Kepala Desa Cikaobandung menjelaskan bahwa "Disini keterkaitan dengan rumah warga retak kita yang dilapangan memang pemerintahan desa beserta aparturnya sudah ada koordinasi dengan pihak KCIC yang ada di lapangan. Salah satu contohnya dengan adanya pembuatan peer untuk kereta menyebabkan hantaman-hantaman mengakibatkan rumah warga di sekitar retak. Itu sudah kita laporkan dan alhamdulillah ya memang ada perhatian dari pihak perusahaan untuk memperbaiki rumah arga tersebut".

Kepala Desa melakukan suatu usaha yang koordinasi dengan tujuan yang jelas itu penting untuk memperoleh koordinasi yang efektif dalam suatu pemerintahan desa, aparatur desa bagian harus diberitahu tentang tujuan perusahaan KCIC dan diminta agar berkerja untuk tujuan bersama perusahaan diberikan keselarasan tindakan pada jalan yang rusak akibat mobil besar perusahaan KCIC. Pemerintah Desa dan masyarakat berkontribusi sedikit demi sedikit penambalan jalan agar tidak terlalu parah meskipun perusahaan KCIC dan minta agar berkerja penambalan untuk tujuan

bersama setelah pembangunan kereta cepat Jakarta Bandung selesai. Bapak Hendra Setiawan, S.M (2021) selaku Kepala Desa Cikaobandung menjelaskan bahwa “Ada di kita sekarang ini penambalan-penambalan jalan namun hanya sementara. Karena apabila dipatenkan akan menimbulkan kemacetan sebab proyek pembangunan kereta cepat ini belum selesai masih banyak mobil-mobil besar yang berlalu lalang nanti hancur kembali karena mobilitas masih tinggi tonase masih besar”.

Pemerintah Desa dan Perusahaan KCIC sudah mengidentifikasi ada ruas jalan desa yang rusak berat. Meskipun Pemerintah Desa dan Masyarakat sudah turunkan tim untuk melakukan penambalan sementara. Perusahaan KCIC dan Pemerintah Desa Cikaobandung membuat MOU keterkaitan jalan rusak akibat kendaraan berat. Bapak Hendra Setiawan, S.M (2021) selaku Kepala Desa Cikaobandung menjelaskan bahwa “Yang akhirnya sudah disikapi antara pihak perusahaan dengan pemerintah daerah sudah ada MOU keterkaitan dengan jalan. Akan diperbaiki kembali oleh perusahaan dan pemerintah setelah selesai proyek kereta cepat”.

Makam Astana Gede Tunggul Rahayu Purwakarta yang lama mengalami pergeseran. Makam utama para leluhur warga Desa Cikaobandung itu, awalnya memang hanya dua yakni makam KH.Zaenal Abidin dan KH.Zaenal Asikin, yang konon menurut alkisah kedua tokoh pemuka agama Islam itu, menjadi guru mengaji anak-anak warga setempat. Bapak Hendra Setiawan, S.M (2021) selaku Kepala Desa Cikaobandung menjelaskan bahwa “Lalu keterkaitan dengan makam, karena jalur kereta cepat ini menggunakan titik koordinatnya yang akhirnya tidak bisa dipungkiri kalau yang terlewat itu harus jalurnya kesana. Lebar 25-30 meter yang melalui jalur makam. Ada posisi makam yang terkena dan itu sudah dipindahkan dan alhamdulillah hasil kerjasama yang baik antara panitia pemerintah dengan perusahaan yang ada di Cikaobandung, makam dipindahkan lebih layak lagi”.

Makam Astana Gede Tunggul Rahayu yang terkena jalur proyek KCIC, di Kp Cikao II RT 10 /04 Desa Cikaobandung, Kecamatan Jatiluhur, Purwakarta di jadikan percontohan untuk penataan makam di Kabupaten Bandung Barat (KBB) yang sama terkena jalur proyek KCIC. Lebih jauh, Bapak Hendra Setiawan, S.M selaku Kepala Desa Cikaobandung menyampaikan, pihaknya berencana membuka wisata religi, serta akan membangun musium benda-benda peninggalan dari makam Astana Gede Tunggul Rayahu. Sebelum pembangunan kereta cepat ada sebuah PT yang tidak boleh disebut oleh masyarakat Desa Cikaobandung, Asep Jaya (2021) yang ingin membangun perusahaan dengan membeli tanah Rp. 200.000/meter.

Peluang terjadinya manipulasi sehingga oknum perusahaan tersebut kemudian menjual tanahnya ke pemerintah pusat untuk mendapatkan selisih keuntungan yang hampir besar. Terdapat konflik antara warga cikaobandung dengan salah satu oknum perusahaan tersebut. Masyarakat Cikaobandung merasa tidak puas dengan oknum perusahaan tersebut karena memanfaatkan ketidaktahuan masyarakat bahwa wilayah tersebut menjadi rute kereta cepat Jakarta Bandung. Pemerintah desa dalam menyelesaikan konflik tersebut, apakah pemerintah desa terlibat. Fungsi pemerintah desa cikaobandung sebagai fasilitator. Peran masyarakat desa cikaobandung sangat

besar untuk ketepatan dalam menentukan arah kebijakan pembangunan yang disusun oleh pemerintah dan penyelesaian konflik.

Berdasarkan penjabaran di atas terdapat peran pemerintah desa cikaobandung dan peran serta masyarakat dalam proyek nasional ini memberikan pengaruh baik positif dan negatif. Dalam pelaksanaannya di desa Cikaobandung terdapat kesadaran masyarakat desa memiliki kesadaran dalam hak dan kewajiban untuk program-program pembangunan terutama peran kepala desa dan masyarakat dalam menyelesaikan insiden dan konflik akibat pembangunan kereta cepat Jakarta Bandung. Bagian selanjutnya dari tulisan ini mengidentifikasi partisipasi masyarakat desa dilihat dari dimensi pengambilan manfaat dalam proyek rute kereta cepat Jakarta Bandung.

### **Partisipasi Masyarakat Desa Cikaobandung Pengambilan Manfaat Kereta Cepat Jakarta Bandung**

Partisipasi dalam pengambilan manfaat merupakan wujud peran dalam keikutsertaan memberikan manfaat lebih/positif bagi pemerintah dan masyarakat (Mulyadi 2019: 37). Sesuai dengan nama kegiatannya, partisipasi masyarakat Desa Cikaobandung pengambilan manfaat dari segi ekonomi menurut warga Desa Cikaobandung, Bapak Asep Jaya, menjelaskan bahwa “Positifnya ada beberapa seperti rumah bisa di kontrakan, bisa mendirikan warung di dekat pembangunan proyek kereta cepat”. Hanya saja masyarakat desa cikaobandung mengenai proyek ini yang telah diajukan pemerintah pusat sehingga memberikan manfaat positif.

Pembangunan kereta cepat juga telah membuka lapangan pekerjaan bagi warga sekitar untuk memenuhi kebutuhan pegawai kereta cepat. Partisipasi masyarakat Desa Cikaobandung pengambilan manfaat dari pembangunan kereta cepat Jakarta Bandung, Menurut Kepala Desa, Bapak Hendra Setiawan, S.M (2021) menjelaskan bahwa “Alhamdulillah dengan adanya proyek kereta cepat ini partisipasi masyarakat dalam manfaatnya dirasakan oleh masyarakat sekitar yang ada di dekat proyek tersebut. Salah satu contohnya di daerah kita banyak pengangguran dengan adanya proyek ini banyak masyarakat kita yang ikut kerja di proyek”.

Wujud peran dalam keikutsertaan memberikan manfaat lebih/positif naiknya harga tanah didesa cikaobandung. Lahan tanah yang disiapkan masyarakat desa pun dinilai mampu untuk dibangun fondasi kereta. Menurut Kepala Desa Cikaobandung Bapak Hendra Setiawan, S.M menjelaskan bahwa “Harga tanah misalkan harga tanah pada umumnya Rp. 200.000/meter. Oleh tim KJPP justru mereka bukan hanya melihat dari NJOP tapi dari nilai harga pasar dengan nilai lebih dari 400.000 rupiah”.

Penjualan harga tanah meningkat dibenarkan oleh warga desa Cikaobandung. Hasil kajian KJPP (Kantor Jasa Penilai Publik) sangat menguntungkan masyarakat karena penjualan tanah melihat dari NJOP (Nilai Jual Objek Pajak) dan tapi dari nilai harga pasar. Pemerintah Desa juga menetapkan Makam Astana Gede Tunggal Rahayu Baru sebagai wisata religi. Menurut warga Desa Cikaobandung, Bapak Asep Jaya, menjelaskan bahwa “Untuk tanah yang tergusur itu diganti, dan saya termasuk salah

satunya. Ketika pemerintahan yang turun langsung dalam proyek pembangunan ini ternyata harganya itu jauh lebih tinggi, yang tadinya kita juak ke PT yang awal hanya 200ribu tapi yang dari pemerintah hamper 400ribu. Selisihnya hampir besar”.

Pendirian warung sebagai usaha oleh masyarakat desa cikaobandung ialah Asep Jaya untuk memenuhi kebutuhan pegawai kereta cepat pada jama istirahat dan makan siang. Berdasarkan penjelasan dapat dari dimensi pengambilan manfaat dari sisi ekonomi dapat yaitu pertama sewa rumah untuk pembukaan lapangan kerja bagi warga desa yang pengangguran, kedua sewa rumah untuk pegawai kereta cepat yang tidak memiliki tempat tinggal, ketiga, peningkatan harga jual tanah berdasarkan hasil kajian KJPP (Kantor Jasa Penilai Publik) sangat menguntungkan masyarakat karena penjualan tanah melihat dari NJOP (Nilai Jual Objek Pajak). Keempat, pendirian warung untuk melayani kebutuhan pegawai kereta cepat. Kelima, Pembuatan wisata religi Makam Astana Gede Tunggal Rahayu Baru. Bagian selanjutnya dari tulisan ini mengidentifikasi partisipasi masyarakat desa dilihat dari dimensi membuat evaluasi dalam proyek rute kereta cepat Jakarta Bandung.

### **Partisipasi Masyarakat Desa Cikaobandung Membuat Evaluasi Kereta Cepat Jakarta Bandung**

Partisipasi dalam evaluasi merupakan keikutsertaan masyarakat dalam mengawasi dan menilai pelaksanaan hasil-hasil dari perencanaan (Mulyadi 2019: 43). Keterlibatan masyarakat dalam penilaian diharapkan agar dapat meningkatkan hasil pelaksanaan yang berkualitas berdasarkan informasi dari semua pihak, unsur, dan tingkatan struktur yang ada dalam organisasi, baik berupa ide, gagasan, usulan, maupun koreksi terhadap kondisi dan situasi yang sedang terjadi. Masyarakat desa cikabandung mengeluh bisung dan berdebu ditimbulkan pembangunan kereta cepat jakarta bandung.

Partisipasi masyarakat desa cikaobandung secara keseluruhan dinilai mengalami kemunduran hal ini dikarenakan pandemi covid-19. Namun dikarenakan proyek pembangunan kereta cepat Jakarta bandung merupakan rencana pembangunan nasional sehingga evaluasi proyek kereta cepat Jakarta bandung hanya dilaksanakan sepenuhnya oleh pemerintah pusat ataupun perusahaan yg terlibat dalam proyek kerta cepat itu sendiri dilihat dari dimensi evaluasi dalam proyek rute kereta cepat Jakarta Bandung. Menurut Kepala Desa, Bapak Hendra Setiawan, S.M menjelaskan bahwa “Evaluasi ini seharusnya ke perusahaannya karena untuk evaluasi terlalu jauh. Proyek kereta cepat ini sebetulnya perencanaan dari jauh-jauh hari pemerintah sudah merencanakan 2021 sudah selesai. Tapi kenyataannya sampai hari ini masih jauh dari yang akan direncanakan dari awal. Mungkin saja karena banyak beberapa faktor, hambatan, salah satunya hambatan yang kita rasakan terkait wabah pandemi. Pada saat pandemic transportasi terbatas, dan lain sebagainya. Hambatan teknis dilapangan, cuaca seperti hujan. Jika hujan besar proyek tidak bisa dilaksanakan”.

Adapun saran masyarakat terhadap jalannya pemangunan kereta cepat Jakarta bandung untuk kedepannya masyarakat cikaobandung berharap untuk segera

selesaikan dengan baik. Untuk penilaian masyarakat desa cikaobandung terhadap insiden yang terjadi selama berlangsungnya proyek kereta cepat Jakarta bandung ini masyarakat desa cikaobandung menilai bahwa jika insiden itu terjadi salah satunya yaitu jalan yang menjadi rusak maka pihak perusahaan yang memegang proyek kereta cepat Jakarta bandung bertanggung jawab dengan langsung melakukan perbaikan jalan sementara untuk memperbaiki jalan yang rusak yang disebabkan oleh kegiatan proyek kereta cepat Jakarta bandung.

Menurut De Rus (2008) dalam mempertanyakan keinginan sosial umum dari kereta api berkecepatan tinggi, menunjukkan bahwa untuk sambungan rel kecepatan tinggi yang umum, manfaatnya jauh di bawah biayanya, kecuali jika asumsi yang agak menguntungkan dibuat berdasarkan permintaan dan biaya. Pembangunan jalur baru membutuhkan volume permintaan yang tinggi, dengan nilai ekonomi yang cukup untuk mengkompensasi biaya tinggi yang terlibat dalam penyediaan kapasitas. Tidak hanya jumlah penumpang yang harus banyak, tetapi juga dibutuhkan kemauan membayar yang tinggi untuk fasilitas baru tersebut, yaitu membutuhkan banyak pengguna yang memperoleh keuntungan tinggi saat berpindah moda atau bepergian lebih banyak. Evaluasi proyek diperlukan atas dasar kasus per kasus. Manfaat dari rel kecepatan tinggi terutama berupa penghematan waktu dibandingkan moda lain, dan mungkin mengurangi kemacetan dalam moda yang bersaing. Manfaat lingkungan kecil tapi kenyataannya, manfaatnya sebanding dengan biayanya (khususnya biaya tetap yang tinggi), kecuali dalam kasus di mana ada kepadatan permintaan yang tinggi dan ada masalah kapasitas yang mendesak di alternatif jalan dan udara (OECD 2009 : 22-23).

Dampak pembangunan kereta cepat yang ditimbulkan dari proyek kereta-cepat Jakarta-Bandung yang harus dievaluasi dalam kasus di mana ada kepadatan permintaan yang proses pelaksanaan yang mengganggu warga Desa Cikao Bandung. Menurut Asep Jaya selaku warga desa menjelaskan “Ya banyak, bising banyak debu apalagi kalo kemarau. Kadang-kadang kan alat-alat proyeknya berisik jadi keganggu”. Selain itu biaya pembuatan kereta cepat mengalami peningkatan signifikan yang tidak diprediksi pemerintah pusat.

Proyek kereta cepat Jakarta-Bandung semula membutuhkan biaya sekitar Rp 88,4 triliun. Namun, biaya tersebut membengkak sekitar 23 persen dari nilai semula atau setara dengan Rp 20 triliun. Pembengkakan terjadi lantaran munculnya berbagai kebutuhan yang tidak diprediksi pada awal proyek (Alaydrus : 2021). Biaya pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung terus membengkak karena kondisi ini membuat pemerintah melakukan negosiasi dengan Tiongkok soal kepemilikan saham. Proyek tersebut merupakan kerja sama kedua negara. Pemerintah RI mengantongi 60% saham PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC), melalui PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia sedangkan konsorsium Tiongkok memiliki sisanya 40% saham (Tobing: 2021).

Berdasarkan penjelasan diatas evaluasi pembangunan kereta cepat Jakarta Bandung sebagai beriku : pertama, pelaksanaan pembangunan kereta cepat tidak harus

mengganggu warga desa. Kedua, pembangunan dinilai lambat karena faktor alam dan covid 19. Ketiga, Pembangunan kereta cepat lebih hati-hati terhadap insiden kerusakan makam, rumah dan jalan di desa cikaobandung. Keempat, pembangunan kereta cepat membutuhkan biaya mahal namun biaya dapat dikompensasi dengan permintaan tinggi. Evaluasi masih bersifat internal di pemerintah Desa Cikaobandung.

## Penutup

Pemerintah desa cikaobandung dan peran serta masyarakat dalam proyek nasional ini memberikan pengaruh baik positif dalam pembangunan nasional dikatakan sebagai salah satu bentuk keberhasilan demokrasi pada reformasi. Dalam pelaksanaan pembangunan kereta cepat di desa Cikaobandung terdapat kesadaran masyarakat desa memiliki kesadaran dalam hak dan kewajiban Warga Negara Indonesia (WNI) untuk program-program pembangunan terutama peran kepala desa dan masyarakat dalam menyelesaikan insiden dan konflik akibat pembangunan kereta cepat Jakarta Bandung.

Kritik atas minimnya partisipasi masyarakat desa dalam membuat keputusan pembangunan kereta cepat Jakarta Bandung belum bisa terjawab dengan berbagai perubahan struktur sosial dan kelembagaan yang ada karena tidak ada ruang khusus. Partisipasi masyarakat Desa Cikaobandung dalam hal pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung tidak terlibat di dalam hal pengambilan keputusan secara menyeluruh karena beberapa faktor pertama, pembangunan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung merupakan proyek strategis nasional dalam jenis keterwakilan palsu. Kedua, Pembuatan keputusan cepat dengan pendekatan top down sehingga masyarakat cukup sosialisasi. Ketiga, Masyarakat hanya diberikan sosialisasi sehingga biaya minimum dikeluarkan pemerintah pusat. Keempat, Terjadi peluang terjadinya manipulasi sehingga keterlibatan masyarakat akan memperjelas apa yang dikehendaki masyarakat. Kelima tidak memberi nilai tambah pada legitimasi perumusan masalah perencanaan. Keenam, Tidak meningkatkan kesadaran dan keterampilan politik masyarakat desa.

Selain itu dari dimensi pengambilan manfaat dari sisi ekonomi dari pembangunan kereta cepat Jakarta Bandung masyarakat desa cikaobandung dapat menyewa rumah untuk pegawai, pembukaan lapangan kerja bagi warga desa di Proyek kereta cepat Jakarta Bandung, terjadi peningkatan harga jual tanah di desa cikaobandung, muncul pendirian warung sebagai usaha desa dan makam Astana Gede Tunggal Rahayu Baru sebagai wisata religi. Selain sisi positif terdapat sisi negatif sebagai evaluasi pembangunan kereta cepat Jakarta Bandung. Evaluasi pembangunan kereta cepat Jakarta Bandung sebagai berikut:

pertama, pelaksanaan pembangunan kereta cepat tidak harus mengganggu warga desa. Kedua, pembangunan dinilai lambat karena faktor alam dan covid 19. Ketiga, Pembangunan kereta cepat lebih hati-hati terhadap insiden kerusakan makam, rumah dan jalan di desa cikaobandung. Keempat, pembangunan kereta cepat membutuhkan biaya mahal namun biaya dapat dikompensasi dengan permintaan tinggi.

### Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terimakasih kepada Evi Priyanti, S.IP., M.Si sebagai dosen Sistem Pemerintahan Desa yang telah membimbing dalam penulisan naskah ini. Penulis juga mengucapkan terimakasih kepada seluruh narasumber Kepala Desa CikaoBandung Kabupaten Purwakarta dan Warga Desa Cikaobandung yang berkenan diwawancarai dan memberikan informasi dalam penelitian ini telah membantu proses penggalan data selama penelitian lapangan.

### Pendanaan

Penulis tidak menerima bantuan pembiayaan untuk penelitian, kepenulisan (Authorship) dan publikasi dari pihak manapun.

### Daftar Pustaka

#### Buku

- Alaydrus, H. (2021). Biaya Bengkak, Sri Mulyani Minta Hitungan Rinci Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung diakses dari <https://ekonomi.bisnis.com/read/20210420/9/1383390/biaya-bengkak-sri-mulyani-minta-hitungan-rinci-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung> pada tanggal 30 Mei 2021
- Anwar, M. C. (2020). Kereta Cepat akan Lintasi Jembatan 2,8 Km di Sungai Citarum diakses dari <https://www.cnbcindonesia.com/news/20201001101417-4-190796/kereta-cepat-akan-lintasi-jembatan-28-km-di-sungai-citarum> pada tanggal 25 April 2021
- Burns, T. (2018). *Serious Incident Prevention: How to Sustain Accident-Free Operations in Your Plant or Company*. London: Gulf Professional Publishing.
- Dacombe, R. (2018). *Rethinking Civic Participation in Democratic Theory and Practice*. London: Macmillan Publishers Ltd.
- Idris, M. (2019). 4 Insiden Kelalaian di Proyek Kereta Cepat JKT-BDG diakses dari <https://money.kompas.com/read/2020/03/01/190135526/4-insiden-kelalaian-di-proyek-kereta-cepat-jkt-bdg?page=all> pada tanggal 25 April 2021
- Mulyadi, M. (2019). *Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan Masyarakat Desa*. Yogyakarta: Nadipustaka.
- Mardiasmo, T. (2020). *Daerah Otonomi dan Manajemen Pemerintah Daerah*. Yogyakarta : Penerbit Pustaka Jaya.
- Mustanir, A., Sellang, K., Ali, A., Madaling, & Mutmainna. (2018). Peranan Aparatur Pemerintah Desa Dan Partisipasi Masyarakat Dalam Musyawarah Perencanaan Pembangunan Di Desa Tonrongnge Kecamatan Baranti Kabupaten Sidenreng Rappang. *Jurnal Ilmiah Clean Government*, 2(1). <https://lonsuit.unismuhluwuk.ac.id/index.php/clean/article/view/213/107>

- Nurcholis, H. (2011). *Pertumbuhan & Penyelenggaraan Pemerintah Desa*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Setiadi, E. M & Kolip, U. (2011). *Pengantar Sosiologi Pemahaman Fakta dan Gejala Permasalahan Sosial : Teori, Aplikasi, dan Pemecahan Masalahnya*. Jakarta: Penerbit Kencana.
- Smith, B. P. & Thomas, N. (2019). *A Handbook of Children and Young People's Participation Perspectives From Theory And Practice*. New York: Routledge.
- Storbakken, R. (2018). *An Incident Investigation Procedure For Use In Industry*. Menomonie: University of Wisconsin-Stout.
- Tobing, S. (2021). Beban Berat RI Tanggung Bengkaknya Biaya Kereta Cepat Jakarta-Bandung diakses dari <https://katadata.co.id/sortatobing/indepth/607ec5eb1671f/beban-berat-ri-tanggung-bengkaknya-biaya-kereta-cepat-jakarta-bandung>. pada tanggal 30 Mei 2021
- Uly, Yohana Artha. (2021) Rute Kereta Cepat Jakarta-Bandung Akan Dilanjutkan Sampai Bandara Kertajati diakses dari <https://money.kompas.com/read/2021/04/12/201135626/rute-kereta-cepat-jakarta-bandung-akan-dilanjutkan-sampai-bandara-kertajati?page=all> pada tanggal 25 April 2021
- OECD. (2009). *Competitive Interaction Between Airports, Airlines And High-Speed Rail*. Paris: OECD Publishing.
- Wang, Lan & Gu, Hao. (2019). *Studies on China's High-Speed Rail New Town Planning and Development*. Singapore: Springer.
- Widyastuti, J (2019). *Konsep Dasar Kecelakaan dan Penanganan Kecelakaan*. Jakarta: CV. Wahyu Pustaka.

### Daftar Narasumber

- Hedra Setiawan, Kepala Desa Cikaobandung Hendra Setiawan, 24 Maret 2021 pukul 09.15 WIB.
- Asep Jaya, Warga Desa Cikaobandung Kabupaten Purwakarta, A, 24 Maret 2021, pukul 12.57 WIB.

### Tentang Penulis

**Evi Priyanti** adalah dosen Program Studi Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Singaperbangsa Karawang. Penulis memiliki area riset seputar tema sistem pemerintahan desa, manajemen pemerintahan dan tata kelola pemerintahan.

**Abdurrofi, Dwi, dan Lusi** adalah mahasiswa/i Program Studi Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Singaperbangsa Karawang. Penulis memiliki area riset seputar tema sistem pemerintahan desa, manajemen pemerintahan dan tata kelola pemerintahan.



