

**KEBIJAKAN TRANSPORTASI KERETA API CEPAT
JAKARTA-BANDUNG DALAM MEWUJUDKAN
ANGKUTAN RAMAH LINGKUNGAN**

***THE POLICY OF HIGH SPEED TRAIN
JAKARTA-BANDUNG FOR ENVIRONMENT FRIENDLY
PUBLIC TRANSPORTATION***

Muh Kadarisman
Universitas Muhammadiyah Jakarta
muh.kadarisman@umj.ac.id

ABSTRACT

The objective of this research is to analyze the feasibility of Jakarta-Bandung Fast Train Transportation policy in realizing environmentally friendly transportation. The research uses descriptive methods, because it intends to get empirical facts, find deep meaning, observe, capture reality and examine the behavior of individual and group of research object. Instruments with interviews, focus group discussion, observation, and triangulation. Determination of Informant with purposive technique. Data analysis with emic, ethical approach and verstehen. The results of research: 1. Jakarta and Bandung as the first and third largest cities with very high economic potential, hence, the policy of the Government decided the construction of Jakarta-Bandung Fast Train infrastructure is appropriate. The fast train became the preferred form of modernization of mass transportation in building inter-city connectivity between provinces, and regional development. 2. The rapid railway development of Jakarta-Bandung is in the framework of moving large quantities of people or goods within a short time, creating optimal employment, creating the railway industry using local materials, and technology transfer. 3. With the substitution of the type of movement of conventional and highway-based racecars to fast trains with electric power, thereby reducing carbon emissions through emission reduction. Renewable energy sources.

Keywords: transportation policy; fast train; environmentally friendly.

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan menganalisis kelayakan kebijakan transportasi KA Cepat Jakarta-Bandung dalam mewujudkan angkutan ramah lingkungan. Penelitian menggunakan metode deskriptif, karena bermaksud mendapatkan fakta empirik, menemukan makna mendalam, mengamati, menangkap realitas, dan mengkaji perilaku individu dan kelompok objek penelitian. Instrumennya dengan wawancara, *focus group discussion*, observasi, dan triangulasi. Penentuan Informan dengan teknik *purposive*. Analisis data dengan pendekatan emik dan etik serta verstehen. Hasil penelitian: 1). Jakarta dan Bandung sebagai kota terbesar pertama dan ketiga dengan potensi ekonomi yang sangat tinggi, maka kebijakan Pemerintah memutuskan pembangunan infrastruktur KA Cepat Jakarta-

Bandung sudah tepat. Kereta cepat menjadi pilihan bentuk modernisasi transportasi massal dalam membangun konektivitas antarkota antarprovinsi, dan pembangunan kawasan. 2. Pembangunan KA Cepat Jakarta-Bandung adalah dalam rangka pemindahan manusia atau barang dalam jumlah besar dalam waktu singkat, menciptakan lapangan kerja secara optimal, menciptakan industri kereta menggunakan bahan lokal, dan alih teknologi. 3. Dengan disubstitusinya jenis pergerakan dari kereta konvensional dan moda berbasis jalan raya kepada kereta cepat dengan tenaga listrik, sehingga mengurangi emisi karbon melalui pengurangan emisi sumber energi terbarukan.

Kata kunci: kebijakan transportasi; kereta api cepat; ramah lingkungan.

PENDAHULUAN

Sarana transportasi dimanfaatkan untuk mendistribusikan barang, dan melayani jasa pengangkutan orang, dari satu tempat ke tempat lain untuk tujuan tertentu (Aminah, 2006). Sistem transportasi nasional memiliki peranan yang sangat penting dalam mendukung pembangunan, dan menjadi penghubung antaradaerah yang sudah maju dengan daerah yang masih terisolasi, sehingga dapat terciptanya pemerataan pembangunan di seluruh Indonesia. Perkembangan dunia bisnis pada sektor jasa, semakin meningkat saat ini. Perkembangan ini dapat diamati pada aktivitas sehari-hari, sebagian besar aktivitas tersebut tidak bisa lepas dari penggunaan atau peranan dari berbagai sektor jasa.

Salah satu sektor jasa yang memiliki peranan cukup vital dalam menunjang berbagai aktivitas sehari-hari adalah sektor jasa transportasi. Transportasi merupakan sarana perkembangan yang penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta memengaruhi semua aspek kehidupan. Pentingnya transportasi tersebut tercermin dengan semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang, sebagai akibat meningkatnya perkembangan penduduk dan pemukiman yang semakin luas terutama dikota-kota besar seperti Jakarta dan Bandung.

Jakarta sebagai pusat kegiatan industri, perdagangan dan pemerintahan, serta Bandung sebagai ibukota Provinsi Jawa Barat dan kota tujuan wisata di Indonesia, menuntut orang-orang yang melakukan aktivitas di ke dua kota tersebut memiliki tingkat mobilitas yang sangat tinggi. Berbagai aktivitas yang dilaksanakan tersebut baik aktivitas industri, perdagangan, pemerintahan, pariwisata, dll tidak hanya melibatkan masyarakat yang berdomisili di kota-kota saja, tetapi juga banyak melibatkan masyarakat yang

tinggal di luar daerah (BAPPENAS, 2003).

Menanggapi kebutuhan akan sarana transportasi di kedua kota Jakarta-Bandung dan sebaliknya tersebut, maka banyak bermunculan penyedia layanan jasa transportasi, baik itu transportasi darat, laut maupun udara, semuanya berusaha menempatkan diri menjadi yang terbaik untuk mencapai tujuannya, yaitu untuk memperoleh keuntungan dan memberikan layanan yang optimal. Oleh karena itu, persaingan yang ketat pun tidak dapat dihindarkan, demi memertahankan dan meningkatkan kelangsungan hidup perusahaan. Kereta api, merupakan alat transportasi dengan multi keunggulan yang hemat lahan, murah, aman, nyaman, rendah polusi, bersifat massal, adaptif dengan perubahan teknologi yang semakin ramah lingkungan sehingga potensinya dapat digunakan dalam skala nasional. Pertimbangan keunggulannya angkutan kereta api inilah, yang menjadikan masyarakat lebih memilih kereta api sebagai transportasi darat ini (Lubis, 2002).

Kereta api melakukan perjalanan dari satu stasiun ke stasiun berikutnya dengan waktu, jarak, dan menggunakan pasokan bahan bakar/energi listrik atau disel yang telah diperkirakan sebelumnya. Terkait angkutan kereta api, pemerintah pada tanggal 29 September 2015 telah mengambil keputusan memilih China untuk membangun Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung (KA Cepat Jakarta-Bandung). Keputusan tersebut, tentu telah melalui studi kelayakan yang dilakukan oleh berbagai pihak termasuk oleh China. Kelayakan kebijakan transportasi kereta api cepat, adalah kegiatan yang memelajari secara mendalam untuk menentukan layak atau tidaknya kebijakan transportasi kereta api cepat dijalankan untuk memecahkan masalah di masyarakat, baik secara langsung maupun tidak langsung.

Studi kelayakan tersebut bertujuan bersama berupa pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dalam waktu bersamaan dengan

menggunakan kereta sebagai alat transportasi yang terdiri atas lokomotif dan rangkaian kereta atau gerbong sebagai layanan transportasi umum yang cepat dengan membayar ongkos sesuai ketentuan (Lubis, 2002). Namun, di sisi lain sarana transportasi Jakarta-Bandung saat ini telah banyak disuguhkan berbagai macam di antaranya pesawat terbang, bus, travel. Pemilihan *trace* Jalur KA Cepat Jakarta-Bandung yang rencananya berdempetan atau berdampingan dengan jalan Tol Jakarta Cikampek, merupakan suatu perencanaan yang realistis, karena kebutuhan lahan telah 80 persen terpenuhi. Kekurangannya yang 20 persen tidak terlalu berat dalam pembebasannya, namun hingga April 2017 belum juga selesai.

Dalam aspek lingkungan, pengadaan KA Cepat Jakarta-Bandung dinilai pihak Wahana Lingkungan Hidup Indonesia (Walhi) kurang memerhatikan tata kelola dan perlindungan lingkungan hidup, serta dilandasi dengan kajian Analisa Dampak Lingkungan (AMDAL) yang kurang komprehensif. Salah satu tolak ukur dalam meninjau dampak langsung lingkungan yang terjadi adalah menurunnya ketersediaan air di beberapa lokasi resapan air akibat pembangunan infrastruktur kereta cepat dan juga pembangunan permukiman di sekitar tempat pemberhentian kereta cepat. Menurut Walhi, proyek KA Cepat Jakarta-Bandung justru akan menambah potensi penurunan kualitas lingkungan di sepanjang lintasan kereta. Di samping itu, pembangunan KA Cepat Jakarta-Bandung akan memanfaatkan 56,6 ha lahan hutan produksi. Di samping itu, akan terjadi dampak tidak langsung berupa alih fungsi lahan pertanian sebesar 150 ha menjadi non-pertanian di sekitar stasiun dan lintasan kereta cepat.

Dengan adanya alih fungsi lahan pertanian tersebut, akan mengurangi lumbung pangan nasional. Dengan adanya peningkatan nilai lahan di area sekitar lintasan kereta cepat, diprediksikan bahwa yang akan mendapat manfaat pengadaan

proyek adalah golongan masyarakat menengah ke atas. Berdasarkan uraian tersebut, menunjukkan pentingnya dilakukan kajian secara lebih mendalam. Kajian tersebut dalam bentuk penelitian dengan judul "Kelayakan Kebijakan Transportasi KA Cepat Jakarta-Bandung Dalam Mewujudkan Angkutan Ramah Lingkungan". Tujuan penelitian ini adalah memahami dan menganalisis kelayakan kebijakan sistem transportasi KA Cepat Jakarta-Bandung dalam mewujudkan angkutan ramah lingkungan". Penelitian menggunakan metode kualitatif (Creswell, 2002), yang dimulai dengan asumsi dan penggunaan kerangka penafsiran/teoritis yang membentuk atau memengaruhi studi tentang permasalahan riset yang terkait dengan makna yang dikenakan oleh individu atau kelompok pada suatu permasalahan sosial atau manusia.

Selanjutnya, mendapatkan fakta-fakta empirik di lapang penelitian tentang kebijakan transportasi KA Cepat Jakarta-Bandung dalam mewujudkan angkutan ramah lingkungan. Melakukan interpretasi secara tepat, dan melukiskan secara akurat sifat dan tindakan dari fenomena kelompok maupun individu pada tataran empiris. Mengamati dan menangkap realitas dan mengkaji perilaku individu dan kelompok serta pengalaman informan, lebih menghendaki arah bimbingan penyusunan teori substantif berdasarkan data. Memahami makna di balik data yang tampak berdasarkan penciptaan gambaran secara holistik yang dibentuk dengan kata-kata, dan melaporkan pandangan informan secara rinci. Teknik pemilihan Informan dilakukan secara *purposive*, sebanyak 11 informan, meliputi Kementerian Perhubungan 3 informan (informan kunci); Ditjen Perkeretaapian sebanyak 2 informan (informan kunci); BAPPENAS sebanyak 2 informan; PT Bank HSBC Indonesia sebanyak 2 informan; dan PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) sebanyak 2 informan.

Data primer didapatkan menggunakan

wawancara, observasi, *Focus Group Discussion* (FGD), dan teknik triangulasi. Data sekunder meliputi jurnal, buku, hasil penelitian sebelumnya. Adapun teknik analisis data menggunakan pendekatan etik dan emik (Moleong, 2006), sehingga menghasilkan gambaran yang mendalam (*thick description*) dan menemukan makna (*verstehen*). Jadi, analisis data dalam penelitian ini lebih difokuskan selama proses di lapangan bersamaan dengan pengumpulan data.

terbesar pertama dan ketiga di Indonesia adalah pusat perekonomian saat ini. Dengan potensi ekonomi yang sangat tinggi di Indonesia tersebut, Pemerintah memutuskan melakukan pembangunan infrastruktur berupa kereta cepat koridor Jakarta-Bandung guna lebih meningkatkan gerak pembangunan perekonomian, sektor wisata, dll yang terjadi di Jakarta, Bandung dan kota-kota yang dilewati jalur kereta cepat tersebut, antara lain Kabupaten dan Kota Bekasi, Kabupaten Purwakarta, Kabupaten Bandung.

HASIL DAN PEMBAHASAN

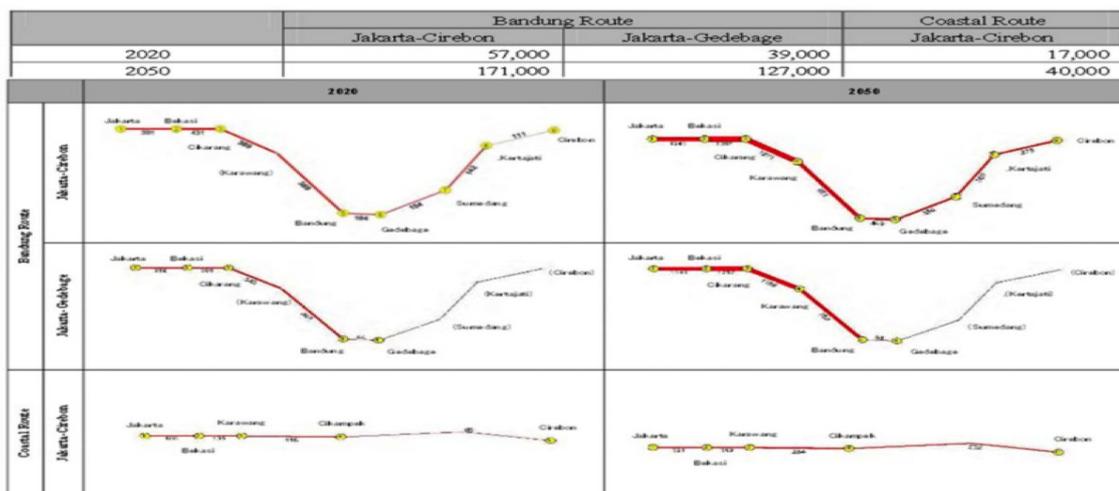
A. Kegiatan Menentukan Layak Tidaknya Kebijakan Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Dalam kaitan layak atau tidaknya kebijakan sistem transportasi KA Cepat Jakarta-Bandung yang telah diputuskan pemerintah, berikut dikemukakan hasil wawancara mendalam (*indept interview*) dengan para informan kunci mau pun informan pendukung sebagai berikut. Bahwa Jakarta dan Bandung sebagai kota

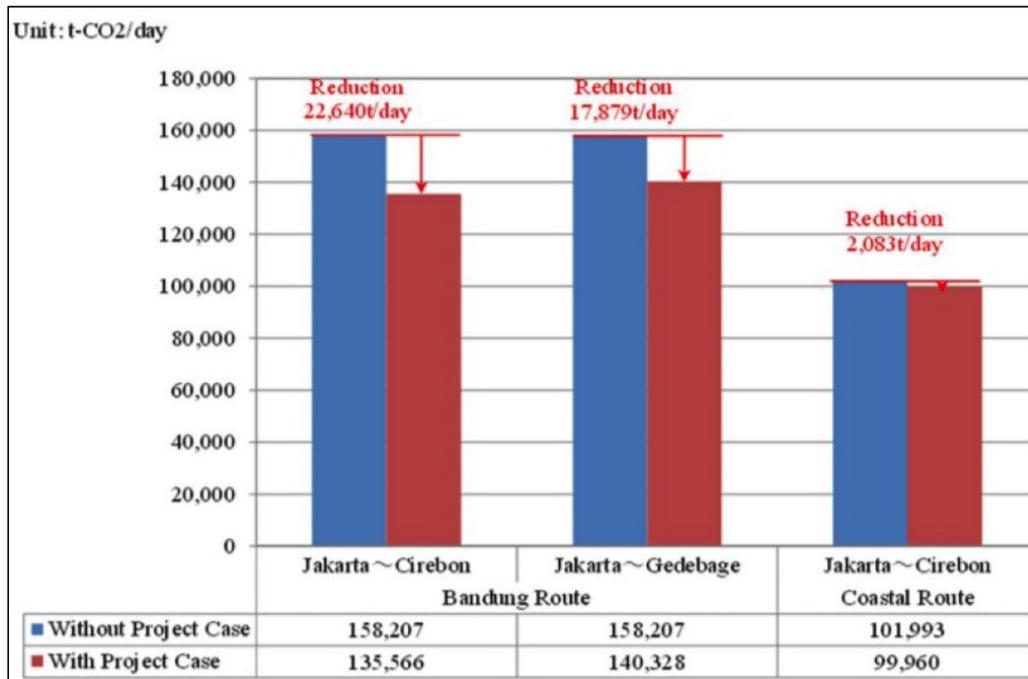
Dengan kondisi tersebut, maka KA Cepat Jakarta-Bandung menjadi pilihan Pemerintah sebagai bentuk modernisasi transportasi massal di Indonesia yang dimulai dari Jakarta-Bandung dalam membangun konektivitas antarkota antarprovinsi, dan pembangunan kawasan (Arsyad, 2008). Adapun analisis perkiraan pertumbuhan permintaan baik untuk rute Bandung, maupun rute Pantai Utara adalah sebagai berikut (Tabel 1).

Dapat dilihat pada ilustrasi tersebut, maka, berdasarkan hasil triangulasi menunjukkan bahwa proyeksi permintaan

Tabel 1 Proyeksi Pertumbuhan Permintaan 2020–2050, Studi KA Cepat Jakarta-Bandung



Sumber: *Yachio Engineering Co Ltd; China International Consultant for Transportation Co Ltd, 2012*



Sumber : *Yachio Engineering Co Ltd; China International Consultant for Transportation Co Ltd, 2012*

Gambar 1 : Grafik pengurangan Emisi CO₂ akibat Substitusi Kendaraan Bermotor berbasis Jalan Raya dan Kereta Api Konvensional kepada Kereta Cepat Ramah Lingkungan.

2020-2050 yang tertinggi adalah jalur Jakarta-Cirebon, dengan kepadatan tertinggi pada seksi Jakarta-Bandung, namun perbedaannya kurang signifikan dengan rute Jakarta-Gedebage yang hanya berbeda 20 ribu penumpang pada tahun 2020 dan 50 ribu penumpang pada tahun 2050. Selanjutnya berdasarkan analisis sosial-lingkungan terkait pelaksanaan proyek KA Cepat Jakarta-Bandung ini yang dapat dilihat pada Gambar 1.

Dengan disubstitusinya jenis pergerakan dari kereta api konvensional dan moda berbasis jalan raya kepada KA Cepat Jakarta-Bandung ini, akan mengurangi emisi karbon per harinya. Dapat dilihat pada Gambar 1 bahwa pengurangan emisi dengan skenario rute Bandung lebih besar 10 kali lipat dibandingkan dengan pengurangan emisi karbon melalui skenario rute Pantai Utara. Isu lingkungan lainnya ialah mengenai penggunaan lahan hutan cadangan dan hutan produksi, serta daerah rawan longsor. Namun isu ini dapat

diselesaikan apabila proyek KA Cepat Jakarta-Bandung ini telah dilengkapi oleh dokumen Analisis Masalah dan Dampak Lingkungan (AMDAL) dan penggunaan teknologi yang mutakhir. Di samping isu lingkungan tersebut, juga terdapat isu sosial sebagaimana dikemukakan dari hasil observasi terkait dengan proyek pembangunan KA Cepat Jakarta-Bandung.

Dijelaskan, proyek ini akan menggosur masyarakat dalam rentang yang tidak sedikit. Terdapat 1200 hingga 3000 rumah tangga yang mesti digusur untuk melakukan pembangunan kereta api cepat ini. Berikut detail akuisisi lahan dalam hektare dan rumah tangga yang harus digusur dalam tiga skenario jalur dalam dua rute berbeda (Tabel 2).

Dari hasil triangulasi terkait analisis kelayakan ekonomi (*Economic Feasibility Analysis*) mau pun analisis kelayakan finansial (*Financial Feasibility Analysis*) ditemukan bahwa pengurangan waktu tempuh dan biaya operasional memiliki

Tabel 2 Akuisisi Lahan dan Penggusuran Akibat Pembangunan Kereta Api Cepat,
Studi Kereta Cepat Jakarta Bandung

	Bandung Route		Coastal Route
	Jakarta-Cirebon	Jakarta-Gedebage	Jakarta-Cirebon
Land Acquisition (ha)	430	222	360
Resettlement (household)	2000-3000	1200-1800	1500-2000

Sumber: *Yachio Engineering Co Ltd; China International Consultant for Transportation Co Ltd, 2012*

Tabel 3 Analisis Kelayakan Ekonomi dan Analisis Kelayakan Finansial,
Studi KA Cepat Jakarta Bandung

Index	Bandung Route		Coastal Route
	Jakarta-Bandung-Gedebage	Jakarta-Cirebon	
BC	1,30	1,91	0,11
EIRR	13,6%	16,2%	Negative
ENPV (JPY milion)	127,295	260,079	Negative
FIRR	BOT (AF 50%)	8,5%	8,6%
	Concession (Gov-S 50%)	8,4%	8,6%
	DBL (LC 1,4%)	15,5%	15,8%
			Negative

Sumber: *Yachio Engineering Co Ltd; China International Consultant for Transportation Co Ltd, 2012*

dampak pada perekonomian nasional, bisa dilihat pada skor *Economic Internal Rates of Return* (EIRR) yang positif untuk skenario rute Bandung, khususnya Jakarta-Bandung-Gedebage (Tabel 3). Namun, untuk *Financial Internal Rates of Return* (FIRR) ada pada taraf yang rendah, dan kurang menguntungkan apabila tanpa dukungan pemerintah. Dengan bantuan partisipasi 50% pada investasi awal, baik dengan sistem *Build-Operate-Transfer* mau pun sistem Konsesi, FIRR untuk jalur Jakarta-Bandung-Gedebage sebesar 8.6%. Adapun apabila proses perancangan dan pembangunan awal dilakukan oleh pemerintah dengan sistem *Design-Build-Lease*, maka, FIRR mencapai 15.8%.

B. Upaya Memecahkan Masalah Transportasi Terutama Antara Jakarta-Bandung

Dalam bahasan tentang pemecahan masalah transportasi di masyarakat yaitu pembangunan KA Cepat Jakarta-Bandung, para Informan Kunci (*Key Informant*) menjelaskan bahwa proyek pembangunan KA Cepat Jakarta-Bandung telah tercantum dalam RPJMN Perubahan 2014-2019, dan pembangunan KA Cepat Jakarta-Bandung tersebut bukanlah sebuah proyek yang baru. Perencanaannya sudah tercantum dalam dokumen Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNAS 2030) yakni Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 43 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional. Selain itu, Peraturan Presiden



Sumber : Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan, 2011

Gambar 2 : Peta rencana jaringan kereta cepat (*High Speed Train*) di Pulau Jawa, Merak-Banyuwangi, Rencana Induk Perkeretaapian Nasional Kementerian Perhubungan (2011).

No.107 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana KA Cepat Jakarta-Bandung, yaitu untuk meningkatkan pelayanan transportasi dan mendukung pembangunan di wilayah Jakarta dan Bandung.

Lebih lanjut dijelaskan bahwa dalam tataran kebijakan, KA Cepat Jakarta-Bandung merupakan salah satu bentuk dari pembangunan modernisasi sistem transportasi di Indonesia untuk meningkatkan peran kereta api sebagai angkutan massal di daerah perkotaan, dan layanan angkutan antar-kota yang menghubungkan antar Pusat Kegiatan Nasional (PKN) (Haryadi, 2007). Di samping itu, berikut sebagai akses ke pelabuhan dan bandara, dalam mendukung angkutan barang dan logistik nasional. Atas dasar kebijakan tersebut, diturunkanlah program pembangunan kereta api cepat menjadi salah satu program utama dengan trase Merak- Jakarta- Surabaya- Banyuwangi, yang ditetapkan untuk memperlancar perpindahan orang pada koridor tersebut dan mengurangi beban jalur Pantai Utara Jawa Barat yang sudah *overload* (Gambar

2). Dengan didukung pengembangan sistem produksi, pengoperasian, perawatan dan pemeliharaan kereta cepat dengan kemampuan sumber daya lokal. Paparan tersebut diperjelas hasil FGD, bahwa modernisasi sistem transportasi kereta cepat tersebut adalah satu instrumen untuk meningkatkan layanan transportasi perkeretaapian supaya lebih efisien, karena penggunaan teknologi lama menimbulkan *high cost economy* dibandingkan teknologi baru. Modernisasi teknologi perkeretaapian harus diarahkan kepada teknologi sarana angkutan perkeretaapian yang berdaya angkut massal, kecepatan tinggi, hemat energi, dan ramah lingkungan (Hidayat, 2008). Namun, untuk mengusahakan modernisasi berkedaulatan, dan menolak kontrol intelektual sebagai bentuk baru kolonialisasi-imperialisasi, modernisasi harus diiringi dengan proses alih teknologi, yaitu Indonesia tidak hanya sebagai pemakai teknologi modern, namun juga sebagai pengembang teknologi tersebut oleh putra putri terbaik bangsa. Berikut ditampilkan peta rencana jaringan kereta

Tabel 4 Deskripsi Alternatif Seksi dan Rute, Studi Kereta Cepat Jakarta Bandung

Route	Section	Outline
Bandung Route	Jakarta-Bandung-Cirebon	<ul style="list-style-type: none"> Route connecting to the third largest city of Bandung and to Karawang and Kertajati where construction of the international airports is planned. This is also the route where the high demand is expected. Total length is 256,0 km
	Jakarta-Bandung-Gedebage	<ul style="list-style-type: none"> Route connecting to Gedebage via Bandung as first phase of Bandung Route Total length is 144,6 km
Coastal Route	Jakarta-Cirebon	<ul style="list-style-type: none"> Route connecting Jakarta and Cirebon with almost the shortest distance Total length is 207,3 km

Sumber: *Yachio Engineering Co Ltd; China International Consultant for Transportation Co Ltd, 2012*

cepat (*High Speed Train*) di Pulau Jawa, Merak-Banyuwangi, Rencana Induk Perkeretaapian Nasional Kementerian Perhubungan (2011) (Tabel 4).

Pembangunan KA Cepat Jakarta-Bandung masuk dalam proyek strategis nasional. PT Kereta Cepat Indonesia China, tengah melakukan pembangunan jalur KA Cepat Jakarta-Bandung dengan panjang jalur 142,3 kilometer, dimulai dari stasiun Halim Perdanakusuma di Jakarta hingga ke stasiun Tegalluar di Kabupaten Bandung.

C. Pencapaian Tujuan Pemindahan Manusia Atau Barang Antara Jakarta-Bandung Dalam Waktu Singkat.

Dalam kaitan dengan bahasan ini, berikut dikemukakan hasil FGD bahwa pembangunan KA Cepat Jakarta-Bandung adalah bertujuan memindahkan manusia atau barang antara dua kota tersebut dan kota-kota lainnya atau daerah lain yang dilalui kereta cepat tersebut dalam waktu singkat. Selama ini, KA Jakarta-Bandung Parahyangan dalam satu hari melakukan 16 kali perjalanan dengan melayani kurang

lebih 5.000 penumpang. Sementara itu, saat ini ada 30.000 orang yang melakukan perjalanan Jakarta-Bandung (Humas Kementerian Perhubungan, 2016). Dengan adanya KA Cepat Jakarta-Bandung diharapkan dapat memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat tersebut. Asumsi kecenderungan masyarakat untuk memilih fasilitas yang lebih baik untuk memenuhi kebutuhannya, salah satunya dengan memilih kereta api cepat, bisa jadi benar.

Sedangkan dari hasil triangulasi, jika dilihat dari perkembangan jumlah penumpang di Indonesia, pada dua tahun terakhir (2015-2016) terjadi peningkatan cukup signifikan pada penumpang kelas eksekutif yakni sebesar 10,90% dibandingkan kelas bisnis yang hanya meningkat 4,70%. Namun, peningkatan terbesar memang pada penumpang kelas ekonomi yakni mencapai 28,90%. Berdasarkan proyeksi jumlah penumpang, di tahun-tahun berikutnya akan terus terjadi peningkatan pada kelas eksekutif. Pada tiga tahun ke depan diproyeksikan terjadi peningkatan

penumpang kelas eksekutif sebesar 1,1%, kemudian 3,6%, dan 11,85% (Humas Kementerian Perhubungan, 2016). Sementara itu, kelas bisnis dan ekonomi diproyeksikan akan mengalami penurunan. Hal itu menunjukkan bahwa penumpang lebih mementingkan kenyamanan daripada harga tiket. Maka, jika ada kereta cepat, meski dengan harga tiket yang lebih mahal, misal KA Cepat Jakarta-Bandung dengan harga Rp200 ribu sekali perjalanan, diperkirakan akan tetap menjadi pilihan.

Di sisi lain yaitu berdasarkan wawancara dengan para Informan bahwa pembangunan proyek kereta cepat Jakarta Bandung tersebut adalah dalam rangka pembangunan trase jalan KA Cepat Jakarta-Bandung yang akan melewati 9 kabupaten-kota yang terdiri dari Jakarta Timur (di Provinsi DKI Jakarta), Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi, Kabupaten Karawang, Kota/Kabupaten Purwakarta, Kabupaten Bandung Barat, Kota Cimahi, dan Kabupaten Bandung (di Provinsi Jawa Barat). Ditegaskan bahwa sepanjang jalur kereta cepat Jakarta Bandung tersebut akan terdapat 4 stasiun yaitu Halim Perdanakusuma, Karawang, Walini dan stasiun Tegalluar (berikut depo untuk pemeliharaan gerbong dan lokomotif). Penjelasan tersebut diperkuat dengan hasil triangulasi bahwa jenis konstruksi jalur KA Cepat Jakarta-Bandung terdiri atas 3 (tiga) jenis: a. konstruksi di atas permukaan tanah (*At Grade*) sepanjang 71,630 km. b. konstruksi di atas jembatan (*Elevated*) sepanjang 53,540 km. c. konstruksi terowongan (*Tunnel*) sepanjang 15,630 km.

Ditambahkan bahwa diperkirakan harga tiket kereta cepat Jakarta Bandung dalam satu kali perjalanan akan mencapai Rp 200.000 per penumpang. Dalam operasionalnya, pendapatan dari pengadaan kereta cepat tidak hanya berasal dari penerimaan tiket saja, tetapi juga dari perluasan bisnis pada kawasan stasiun dan sekitarnya yang berbentuk *Transit Oriented Development* (TOD). Dalam hal ini, daerah

Walini akan dikembangkan sebagai kota baru/kota satelit dan *Transit Oriented Development* (TOD) yang memiliki luas sekitar 1.270 ha yang dikelola oleh PT Kereta Cepat Indonesia-China. Dengan demikian, ongkos penumpang kereta cepat Jakarta Bandung tersebut dibebankan kepada masing-masing penumpang karena proyek pembangunan kereta cepat tersebut membutuhkan anggaran yang sangat besar.

Secara kronologi pembiayaan tersebut melalui pinjaman kepada *China Development Bank* (CDB) senilai 3 juta dolar AS yang diperuntukkan kepada tiga bank BUMN (BNI, BRI, dan Mandiri). Intinya kesepakatan itu bertujuan membiayai investasi sesuai keinginan pemerintah yaitu menindaklanjuti kerjasama antara RI dan Tiongkok. Masuknya uang senilai US\$ 3 miliar dalam waktu tiga tahun tersebut, dimaksudkan memperkuat posisi Indonesia dan Bank Indonesia dalam menghadapi tekanan terhadap mata uang rupiah. Ditegaskan di sini bahwa BUMN secara resmi mengambilalih proyek KA Cepat Jakarta-Bandung. Tiongkok telah menyanggupi persyaratan yang ditetapkan Indonesia dalam pembangunan kereta api cepat, yakni bahwa pembangunannya dilakukan murni secara bisnis (*business-to-business*), tanpa jaminan atau pendampingan pemerintah, serta tidak menggunakan APBN.

Jadi, nilai investasi proyek KA Cepat Jakarta-Bandung adalah US\$ 5,135 miliar (Rp 68,13 triliun). Panjang rel: 142,3 kilometer. Stasiun: Halim, Jakarta Timur; Walini, Bandung Barat; Karawang, Jawa Barat; dan Tegalluar, Jawa Barat. Luas lahan yang dibebaskan: 650 ha. Mulai beroperasi: 31 Mei 2019. Pelaksana: PT Kereta Cepat Indonesia-China (konsorsium BUMN Indonesia dan China). Kecepatan maksimum: 300 kilometer per jam. Tarif: Rp200 ribu per orang. Target penumpang (tahun pertama): 28 ribu orang per hari. PT Kereta Cepat juga menentukan 31 Mei 2019 sebagai tanggal dimulainya operasi kereta. Kementerian Perhubungan

tidak akan memberikan izin bagi proyek kereta cepat lainnya dalam radius 25 kilometer dari stasiun awal dan akhir. Proyek ini dikerjakan oleh PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) sebagai badan usaha perkeretaapian yang 60% sahamnya dimiliki oleh PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI), dan 40% sisanya dikuasai China Railway International (CRI). PSBI merupakan konsorsium 4 BUMN yakni PT Kereta Api Indonesia, PT Wijaya Karya Tbk, PT Jasa Marga Tbk, dan PT Perkebunan Nusantara (PTPN) VIII.

D. Aspek Angkutan Ramah Lingkungan Transportasi Berkelanjutan

Dalam membahas aspek Angkutan Ramah Lingkungan dengan indikator Transportasi Berkelanjutan, berikut dikemukakan hasil FGD bahwa dalam proses AMDAL KA Cepat Jakarta-Bandung terdapat tiga strata penelitian, yaitu pada tingkat proyek yang dianalisis dampaknya atau disebut *Environmental Impact Assessment* (IEA). Di samping itu, terdapat penelitian tingkat strategis, seperti pembangunan wilayah dan pembangunan sektoral, yang disebut sebagai analisis tingkat strategis, atau secara teori disebut *strategic environmental assessment* (SEA), atau dalam aturan kita disebut Kajian Lingkungan Hidup Strategis. Secara teori ada lagi kajian yang lebih tinggi tingkatannya, yaitu analisis lingkungan yang memengaruhi sistem penopang kehidupan (*life support system*) atau disebut *life cycle assessment* (LCA), misalnya terganggunya rantai pangan, rantai energi, jasa ekosistem, rantai *carbon*, dan sebagainya (KLHS) (Meyer, 2001).

Lebih lanjut dijelaskan, kajian lingkungan yang telah dinilai oleh Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK) adalah AMDAL untuk proyek KA Cepat Jakarta-Bandung, bukan keseluruhan program. Rencana untuk proyek ini sudah disampaikan dalam bentuk Kerangka Acuan AMDAL pada Oktober

2015 dan pada usul resmi perihal Arahan Penyusunan Dokumen Lingkungan pada 4 November 2015. Kegiatan konstruksi pembangunan jalan KA Cepat Jakarta-Bandung direncanakan dimulai pada 2016 dan kegiatan operasional direncanakan dimulai pada 2019/2020. Dari hasil proses triangulasi dikemukakan bahwa pada saat *groundbreaking* pembangunan KA Cepat Jakarta-Bandung di Cikalong Wetan, Bandung Barat, Jawa Barat, 21 Januari 2016, telah dilakukan upaya sosialisasi, antara lain dengan pengumuman di Harian Terbit dan Pikiran Rakyat edisi Sabtu, 12 Desember 2015.

Hasil wawancara mendalam dengan para Informan Kunci mau pun Informan Pendukung menegaskan bahwa selain dilaksanakan konsultasi publik untuk Kota Jakarta Timur dan Kota Bekasi di Jakarta, pada 21 Desember 2015. Untuk Kota Bandung, Kabupaten Bandung, Kota Cimahi, Kabupaten Bandung Barat di Bandung, 22 Desember 2015 dan untuk Kabupaten Bekasi, Kabupaten Karawang dan Kabupaten Purwakarta di Cikarang, 23 Desember 2015. Selanjutnya, pada 28 Desember dilakukan persiapan Rapat Tim Teknis oleh Sekretariat Komisi AMDAL dan Rapat Tim Teknis untuk membahas KA AMDAL dilaksanakan pada 11 Januari 2016. Peserta rapat memberikan catatan-catatan untuk perbaikan dan kemudian perbaikan disampaikan pada 12 Januari 2016. Selanjutnya dilakukan pembahasan dokumen AMDAL, dan RKL-RPL pada Rapat Teknis AMDAL tanggal 18 Januari 2016 dan Rapat Komisi Penilai AMDAL tanggal 19 Januari 2015.

Lebih lanjut dijelaskan bahwa kedua rapat tersebut juga memberikan masukan-masukan, yang menjadi dasar perbaikan ANDAL, RKL-RPL. Penerimaan dokumen perbaikan ANDAL, RKL-RPL dengan Surat Direktur Utama PT KCIC 2016 tanggal 20 Januari 2016. Setelah semua perbaikan dilakukan, maka, dapat diterbitkan Surat Keputusan Kelayakan Lingkungan Nomor SK.35/Menlhk-Setjen/PKTL.0/1/2016 dan

Izin Lingkungan Nomor SK.36/Menlhk-Setjen/PKTL.0/1/2016 tanggal 20 Januari 2016. Di samping itu, pengambilan sampel terkait dampak sosial dan lingkungan, berikut dikemukakan bahwa tata ruang yang menampung rencana KA Cepat Jakarta-Bandung sudah dibahas sejak September 2015 bersama-sama Pemda, dan pada bulan Desember 2015 sudah disepakati penyelesaian secara administratif.

Selanjutnya, terkait aspek potensi bencana di jalur KA Cepat Jakarta-Bandung, hasil FGD menunjukkan bahwa aspek potensi risiko kebencanaan seperti keberadaan struktur geologi antara lain sesar, gerakan tanah, gempa, dan curah hujan tinggi telah dikaji dalam AMDAL, dan telah disediakan upaya mitigasi dan sistem deteksi dini (*early warning system*). Upaya mitigasi kebencanaan adalah komitmen pemerintah, yang dilakukan pada RKL-RPL dan akan dirincikan pada DED (*Detail Engineering Design*). Bahkan jika menyangkut pendanaan dari lembaga multilateral seperti Bank Dunia, Bank Pembangunan Asia, dan International Finance Corporation, proses sosialisasi ke publik bisa lebih lama.

Hasil triangulasi menunjukkan bahwa periode operasional kawasan stasiun dan sekitarnya/*transit oriented development*, dengan penyerapan tenaga kerja sekitar 28.000 orang selama 25 tahun. Sehingga dapat diprediksikan, untuk tahun 2050 terdapat prospek penyerapan kerja yang besar, yaitu sebanyak 87.000 orang. Berdasarkan penjelasan prospek kereta cepat dalam mewujudkan tujuan pembangunan, terdapat 3 hal penting, yaitu: a). Rute kereta cepat Jakarta-Bandung memiliki keunggulan dibandingkan dengan rute kereta lainnya. Keunggulan tersebut adalah berpotensi menghubungkan kawasan Industri Karawang dengan Kawasan terpadu Bandar Udara Internasional Jawa Barat, Kertajati, Majalengka, sehingga pada tahun 2050 rute Bandung memiliki potensi permintaan (*demand*) yang lebih tinggi dibandingkan dengan rute pantai

utara jawa barat (*coastal route*); b). Dengan disubstitusinya jenis pergerakan dari kereta api konvensional dan moda berbasis jalan raya kepada kereta cepat, akan mengurangi emisi karbon per harinya.

Pengurangan emisi dengan skenario rute Bandung lebih besar 10 kali lipat dibandingkan dengan pengurangan emisi karbon melalui skenario rute Pantai Utara. Dengan demikian, dengan adanya KA Cepat Jakarta-Bandung, maka, akan meningkatkan pembangunan berkelanjutan dan pelestarian terhadap lingkungan pada tahun 2050 melalui pengurangan emisi; c). Proses perancangan dan pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah dilakukan dengan sistem *Design-Build-Lease*, yang menghasilkan FIRR (*Financial Internal Rates of Return*) mencapai 15.8%. Hal ini menandakan bahwa proyek menjadi layak baik secara finansial maupun secara ekonomi apabila terdapat dukungan dan jaminan dari pemerintah. Pengurangan emisi dengan skenario rute Bandung lebih besar 10 kali lipat dibandingkan dengan pengurangan emisi karbon melalui skenario rute pantai utara; d). KA Cepat Jakarta-Bandung dapat menciptakan lapangan pekerjaan dengan tenaga kerja lokal dan menciptakan industri kereta yang menggunakan bahan-bahan lokal.

Dengan demikian, dapat diprediksikan bahwa untuk tahun 2050 terdapat prospek penyerapan kerja, yaitu sebesar 87.000 orang; e). Penetapan Kawasan Walini sebagai sentra ekonomi baru dan *Transit Oriented Development* dapat memacu pertumbuhan ekonomi yang lebih besar, termasuk di dalamnya UMKM sebagai penyangga kegiatan bisnis di sekitar rel, stasiun, dan kompleks komersial. Selain itu, kota baru Walini disiapkan sebagai pusat pendidikan dan riset nasional dengan rencana pembangunan kampus ITB. Lebih lanjut dikemukakan bahwa pada tahun 2050 proyek ini diharapkan telah mendukung pengembangan Gedebage sebagai area pemusatan teknologi dan riset (Teknopolis). Terdapat keterkaitan dalam

pembangunan kawasan yang dilalui rel kereta cepat, yaitu Jakarta sebagai Ibu Kota; Karawang sebagai kota industri; Walini sebagai pusat pendidikan dan Agrowisata; serta Gede Bage (Kota Bandung) sebagai kota teknopolis. Hasil observasi menunjukkan bahwa yang dimaksud dengan lingkungan hidup adalah kesatuan ruang dengan semua benda, daya, keadaan, dan makhluk hidup, termasuk manusia dan perilakunya, yang memengaruhi alam itu sendiri, kelangsungan perikehidupan, dan kesejahteraan manusia serta makhluk hidup lain.

E. Pembangunan KA Cepat Jakarta-Bandung Menggunakan Sumber Energi Terbarukan

Dalam membahas hal ini, berikut ditunjukkan hasil wawancara secara mendalam dengan para informan kunci maupun informan pendukung sebagai berikut. Terkait pembangunan KA Cepat Jakarta-Bandung di sini menggunakan sumber energi yang ramah lingkungan dan tidak memberikan kontribusi terhadap perubahan iklim serta pemanasan global yang disebabkan oleh kandungan karbon dioksida yang tinggi. Hal ini juga bisa memicu kurangnya pasokan minyak yang ada di bumi, sehingga kandungan minyak yang ada di bumi makin lama akan semakin habis. Banyak yang mengemukakan bahwa energi terbarukan adalah sebagai anti tesis untuk bahan bakar fosil seperti minyak bumi dan batu bara (Nugroho, 2008). Masih barunya energi terbarukan menjadi alasan utama, mengapa bahan bakar alternatif sangat sulit bersaing dengan bahan bakar fosil yang penggunaannya sudah dilakukan dalam jangka waktu yang lumayan lama.

Lebih lanjut ditegaskan bahwa energi terbarukan perlu digunakan untuk bahan energi ke depan KA Cepat Jakarta-Bandung pulang pergi (PP). Kalau untuk waktu dekat, KA Cepat Jakarta-Bandung pp tersebut akan digerakkan dengan tenaga listrik, yang tentu pula ramah terhadap lingkungan. Hasil FGD menjelaskan

bahwa sumber energi tak terbarukan adalah hal yang akan semakin berbanding terbalik dengan sumber energi terbarukan. Sumber energi tak terbarukan adalah sebagai sumber daya energi yang ada di bumi yang mampu digunakan untuk kelangsungan hidup manusia selama bertahun-tahun, namun tidak bisa terbarukan karena stok dan pasokannya terbatas. Hal ini secara tidak langsung mengacu kepada minyak bumi sebagai sumber energi terbesar yang ada di bumi dan tidak dapat diperbaharui. Kurangnya penggunaan energi terbarukan tadi menjadi salah satu alasan mengapa minyak bumi sebagai sumber energi utama sangat langka.

Hasil triangulasi menunjukkan bahwa Indonesia merupakan salah satu negara dengan potensi energi terbarukan (*renewable energy*) yang sangat melimpah, namun sumber-sumber energi terbarukan tersebut belum dimanfaatkan secara maksimal. Energi terbarukan adalah sumber energi yang cepat dipulihkan kembali secara alami, dan prosesnya berkelanjutan. Dijelaskan bahwa energi terbarukan dihasilkan dari sumber daya energi yang secara alami tidak akan habis, bahkan berkelanjutan jika dikelola dengan baik. Energi terbarukan kerap disebut juga sebagai energi berkelanjutan (*sustainable energy*). Selain dapat dipulihkan kembali, energi terbarukan diyakini lebih bersih (ramah lingkungan), aman, dan terjangkau masyarakat. Dari berbagai sumber energi terbarukan yang tersedia, baru energi air yang banyak dimanfaatkan. Hasil Pembangunan kereta cepat (*High Speed Train/HST*) Jakarta Bandung, akan menciptakan efisiensi energi dibandingkan moda transportasi lain dengan ongkos yang tak jauh berbeda.

Dari sisi efisiensi energi, berdasarkan hasil survei di beberapa negara seperti UIC, Prancis, penghematan energi yang bisa didapatkan 8,5 kali lipat per kilometer dibandingkan menggunakan moda transportasi lain. Ditegaskan bahwa selain mutu lingkungan terjaga karena

tidak menimbulkan polusi, kehadiran KA Cepat Jakarta-Bandung akan berdampak positif pada efisiensi energi sekaligus memperpendek jarak tempuh antara kota tujuan. Misalnya, waktu tempuh Jakarta-Bandung yang selama ini mungkin ditempuh sekitar 2-3 jam, dengan kehadiran kereta cepat, akan lebih cepat, yaitu sekitar 30 menit dengan biaya yang tidak jauh berbeda. Harga tiket kereta KA Cepat Jakarta-Bandung yang diperkirakan mencapai kisaran Rp 200.000 tidak akan terlalu memberatkan masyarakat. Bandingkan dari Bandung ke Jakarta dengan travel Rp160.000, kemudian naik taksi Rp40.000, total biaya Bandung-Jakarta Rp220.000. Tarif kereta cepat juga kemungkinan tak jauh dari kisaran tersebut.

Dari sisi infrastruktur, pemenuhan moda transportasi yang cepat kepada masyarakat masih sangat kurang. Karena itu, kehadiran KA Cepat Jakarta-Bandung, akan memberikan dampak kohesif terhadap kemudahan akses. Selain itu, selama proses pembangunan infrastruktur kereta dan juga saat operasional nanti, bisa disinergikan dengan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) terkait. Misalnya, untuk pasokan energi yang menggerakkan listrik, bisa memberikan keuntungan kepada BUMN yang mengelola energi baik batubara atau gas. Begitu juga untuk kebutuhan infrastruktur baja atau pun alumina, bisa disinergikan dengan BUMN yang memproduksi kebutuhan baja atau pun alumina. Lebih jauh, Indonesia juga bisa belajar bagaimana *transfer of knowledge*, sehingga ke depan, kita juga bisa mandiri. Ditegaskan, pembangunan KA Cepat Jakarta-Bandung seharusnya hanya tahap awal.

SIMPULAN

Jakarta dan Bandung sebagai kota terbesar pertama dan ketiga di Indonesia adalah menjadi pusat perekonomian saat ini. Dengan potensi ekonomi yang sangat tinggi

di Indonesia tersebut, maka, kebijakan Pemerintah memutuskan pembangunan infrastruktur KA Cepat Jakarta-Bandung adalah sudah tepat dan layak, untuk lebih meningkatkan gerak pembangunan perekonomian, pariwisata, yang terjadi di Jakarta, Bandung, dan kota-kota yang dilewati jalur kereta cepat tersebut. Dengan kondisi tersebut, di samping kereta cepat adalah menjadi pilihan pemerintah sebagai bentuk modernisasi transportasi massal dalam membangun konektivitas antarkota antarprovinsi, dan pembangunan kawasan. Dengan disubstitusinya jenis pergerakan dari kereta api konvensional dan moda berbasis jalan raya kepada kereta cepat akan mengurangi emisi karbon perharinya. Pengurangan emisi dengan skenario rute Bandung lebih besar 10 kali lipat dibandingkan dengan pengurangan emisi karbon melalui skenario rute Pantai Utara.

Isu lingkungan lainnya ialah mengenai penggunaan lahan hutan cadangan dan hutan produksi, serta daerah rawan longsor. Namun proyek tersebut dapat diselesaikan dengan telah dilengkapinya dokumen Analisis Masalah dan Dampak Lingkungan (AMDAL) serta penggunaan teknologi yang mutakhir. Di samping masalah lingkungan tersebut, juga terdapat masalah sosial yaitu proyek ini akan menggusur 1200 hingga 3000 rumah tangga. Namun masalah sosial tersebut dapat diselesaikan dengan keputusan bahwa pembangunan KA Cepat Jakarta-Bandung dilakukan di jalur jalan tol secara layang/*elevated*, sehingga penggusuran tersebut tidak terjadi. Proses perancangan dan pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung yang dilakukan oleh Pemerintah dilakukan dengan sistem *Design-Build-Lease*, yang menghasilkan FIRR (*Financial Internal Rates of Return*) mencapai 15.8%. Hal ini menandakan bahwa proyek menjadi layak baik secara finansial maupun secara ekonomi, dan terdapat dukungan dari pemerintah.

DAFTAR PUSTAKA

- Aminah, Siti, 2006. *Transportasi public dan aksesibilitas masyarakat perkotaan*, Surabaya, Universitas Airlangga.
- Arsyad, Aisyah T. 2008. *Analisis Kepuasan Pelanggan Terhadap Kualitas Jasa*, Gadjah Mada University Press, Cet, Ke tiga.
- BAPPENAS, 2003. *Urgensi Perkeretaapian*. Jakarta: Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPPENAS), Makalah, Maret.
- Creswell, John W. 2002. *Researh Design. Quanlitative & Quantitative Approaches*. New York: Sage Publication, Inc.
- China Domestic Companies Build Indonesia High Speed Rail [Dalam Jaringan] tersedia di: <http://news.yahoo.com/china-domestic-companies-build-indonesia-high-speed-rail-074832090-finance.html> (diakses tanggal 21 September 2016).
- Haryadi, Bambang dan Riyanto, Bambang, 2007. *Kepadatan Kota Dalam Perspektif Pembangunan Transportasi Berkelanjutan*. Jurnal teknik sipil dan perencanaan Nomor 2 volume 9 juli 2007. Universitas Negeri Semarang.
- Hidayat, Taufik, 2008. *KA Bandung-Jakarta Pasca Penurunan Tarif*, Pikiran Rakyat Online, 31 Mei.
- Lubis, Harun Al Rasyid, 2002. *Studi Mobilisasi Sumber Daya dalam Pengembangan Perkeretaapian Indonesia*. Bandung: PT KAI.
- Moleong, Lexy J, 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung, Penerbit PT. Remaja Rosdakarya-Cetakan Ke sebelas.
- Meyer dan Miller, 2001. *Urban Transportation Planning*. Singapore, McGraw-Hill International.
- Nugroho, Adi Lanugranto, 2008. *Konsumen dan Jasa Transportasi*, Surakarta, Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat Bandung-Jakarta.
- Peraturan Presiden No 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 43 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas 2030).

Halaman ini sengaja dikosongkan.