Analisis mengenai Dampak Lingkungan Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung dalam Perspektif Kritis Environmentalisme

Fondy Sanjaya

Program Studi Hubungan Internasional Universitas Padjadjaran, Indonesia;
email : fondysnjy@gmail.com

Viani Puspita Sari

Program Studi Hubungan Internasional Universitas Padjadjaran, Indonesia;
email : viani.puspitasari@unpad.ac.id

Dikirim: 3 Februari
2020

Direvisi: 7 September
2020

Diterima: 25 September
2020

Dipublikasikan: 30 September
2020

Keywords

*Environmentalism,
Environmental
Impact Assesment,
Jakarta-Bandung
High-Speed
Railway,
Sustainable
Developmet*

ABSTRACT

Specialists in International Relations in common pay little attention to the environment, but this is slowly becoming more important due to issues such as environmental degradation, scarcity of resources, global warming. One example that researchers tried to analyze is the Jakarta-Bandung High-Speed Railway Project. This research is aimed at looking at the construction of the Jakarta-Bandung High-Speed Railway with the critical theory of Environmentalism. The problem formulated in this research is "How is the Realization of the Environmental Impact Assesment of the Jakarta-Bandung High-Speed Railway Development?". This research seeks to explore some of the characteristics of environmentalism from international relations researchers, which may be found on the Jakarta-Bandung High-Speed Railway. This research shows that there are several problems that occur both in terms of law, as well as those who come from the community. Not only finding problems in general, both in terms of International Relations Theory found some irregularities that are proven by theories such as Tragedy of Commons.

Kata Kunci

Environmentalisme,
Analisis Mengenai
Dampak
Lingkungan, Kereta
Cepat Jakarta-
Bandung,
Pembangunan
Berkelanjutan

ABSTRAK

Spesialis dalam Hubungan Internasional sedikit memperhatikan lingkungan, tetapi ini perlahan menjadi lebih penting karena masalah seperti degradasi lingkungan, kelangkaan sumber daya, pemanasan global. Salah satu contoh yang coba dianalisis oleh peneliti adalah Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Penelitian ini bertujuan untuk melihat pembangunan Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung dengan teori kritis tentang Environmentalisme. Masalah yang dirumuskan dalam penelitian ini adalah "Bagaimana Realisasi Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Pembangunan Kereta Api Berkecepatan Tinggi Jakarta-Bandung?". Penelitian ini bertujuan untuk mengeksplorasi beberapa karakteristik lingkungan dari para peneliti hubungan internasional, yang dapat ditemukan di Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Penelitian ini menunjukkan bahwa ada beberapa masalah yang terjadi baik dari segi hukum, maupun dari mereka yang berasal dari masyarakat. Tidak hanya menemukan masalah secara umum, baik dari segi Teori Hubungan Internasional menemukan beberapa penyimpangan yang dibuktikan oleh teori-teori seperti Tragedy of Commons.

PENDAHULUAN

Indonesia adalah salah satu kekuatan ekonomi terbesar di Asia Tenggara dan merupakan salah satu ekonomi *emerging market* di dunia (Tusi, Durmido, & Gokoluk, 2018). Negara ini juga merupakan anggota G20 dan diklasifikasikan sebagai negara industri baru. Indonesia adalah ekonomi terbesar ke-16 di dunia dengan PDB nominal yakni 1,005 miliar USD (IMF, 2019)

Beruntunglah kita hidup di zaman globalisasi yang sudah serba terkoneksi dan kerjasama antar aktor bisa terlaksana dengan pelbagai metode. Kita hidup di zaman yang sudah terkoneksi dengan *market-led development*. Dimana teori pembangunan ekonomi menerangkan bahwa pembangunan seharusnya dilaksanakan dengan bantuan masyarakat internasional dan juga partisipasi aktif negara. Pada tahun 1970an berkembang paham neoliberalisme yang kemudian menjadi doktrin dominan dari IMF dan Bank Dunia. Kemudian di tahun 1990an, muncul teori yang mencoba mengkritik neoliberalisme, yang disebut sebagai *Theory of Developmental State* dan berkembang di daerah Asia, isi dari teori ini adalah diperlukannya peran sentral dari pemerintah dengan memiliki kekuatan politik yang lebih independen, atau otonom, serta lebih memiliki kontrol terhadap ekonomi. Teori ini yang biasa disebut sebagai *state-led theory*. Kemudian pada tahun 1997, terjadi krisis keuangan Asia yang mendatangkan argumen neoliberal pada pentingnya pasar dan bahaya intervensi negara dalam perekonomian (Gilpin, 2001). Hal ini berujung pada adanya rezim pembangunan *market-led development* yang tetap dan masih digunakan di negara-negara di dunia tidak terkecuali seperti Indonesia.

Hal di atas yang akhirnya menarik perhatian Tiongkok sebagai salah satu negara adidaya baru yang diperkirakan bisa melawan hegemoni Amerika Serikat. Salah satu tujuan ambisiusnya untuk menjadi hegemon di dunia adalah dengan adanya inisiasi *One Belt One Road* atau yang sekarang yang dikenal sebagai

Belt Road Initiative/Jalur Sutra Baru. Pada tahun 2027, diperkirakan Tiongkok akan menghabiskan dana hingga \$ 1,2 - 1,3 triliun agar BRI ini bisa tercapai (Stanley, 2018). Salah satu proyek BRI yang ada di Indonesia dan sedang dalam tahap pengerjaan adalah Kereta Cepat Jakarta - Bandung.

Proyek ini dibangun atas usaha patungan business to business (B2B) yang didirikan oleh konsorsium Badan Usaha Milik Negara (BUMN) bernama PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia yang dipimpin oleh PT Wijaya Karya dan perusahaan lainnya seperti PT Kereta Api Indonesia, PT Perkebunan Nusantara VIII serta PT Jasa Marga dan dari konsorsium Tiongkok yang dikepalai oleh Beijing Yawan HSR Co Ltd, dimana didalamnya terdiri dari China Railway International Co Ltd, China Railway Group Limited, Sinohydro Corporation Limited, CRRC Corporation Limited, dan China Railway Signal and Communication Corp hingga membentuk PT. Kereta Cepat Indonesia Tiongkok (KCIC) dengan pembiayaan dari pemerintah Tiongkok melalui China Development Bank (CDB) (KCIC, n.d.). Rincian proyek ini adalah jalur bawah tanah serta layang dengan panjang 150 km, empat stasiun, kereta EMU CR400AF berkecepatan 350km/jam, dan waktu tempuh yang biasanya tiga jam kini bisa dipotong hingga 45 menit saja. Direncanakan beroperasi tahun 2021, kini progress pengerjaan sudah mencapai hampir 40% dengan anggaran yang dikeluarkan diperkirakan sebesar total Rp 15,9 triliun dan investasi mencapai \$ 6,071 miliar.

Dibalik kemegahan dari proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) ini, tentu tidak luput dan tidak pernah berhenti menimbulkan kontroversi. Beberapa pihak berpendapat bahwa KCJB belum dibutuhkan di tengah upaya pemerintah untuk mengembangkan perkeretaapian nasional di wilayah Sumatera, Kalimantan, Sulawesi dan wilayah lainnya. Namun, pemerintah tampaknya menaruh perhatian yang sangat

serius sehingga proyek ini dapat berlangsung sangat cepat, terutama menyangkut perizinan. Salah satunya adalah proses perizinan lingkungan, izin dari KCJB yang tampaknya terburu-buru dan tidak selaras dengan RTRW hanya dapat menghasilkan lisensi yang dikeluarkan tidak sesuai dengan ketentuan perundang-undangan sehingga menimbulkan kekhawatiran merusak rezim perizinan lingkungan yang merupakan instrumen penting dalam melindungi lingkungan hidup guna mendukung pembangunan berkelanjutan.

Penelitian mengenai AMDAL sudah menjadi salah satu hal yang umum di kalangan para peneliti. Beberapa contoh yang ada di Indonesia adalah penelitian yang dilakukan oleh Helga Margareta Hunter mengenai AMDAL yang ada di proyek PLTD/G Pesanggraan, Bali. Penelitian kedua datang dari Teddy Prasetiawan dimana beliau juga menganalisis mengenai izin lingkungan Kereta Cepat Jakarta-Bandung pada tahun 2015. Sebenarnya banyak contoh penelitian yang bisa diambil, tetapi dari semua penelitian yang sudah diamati, semuanya hampir memiliki intisari mengenai bagaimana realisasi dari AMDAL yang sudah di rangkai sedemikian rupa sehingga pembangunan yang terjadi benar-benar bisa selaras dengan lingkungan sekitarnya.

Dari penjelasan latar belakang tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa bahan latar belakang diatas bisa dimasukkan kedalam syarat-syarat penelitian karena aktualisasi bahan yang masih tergolong baru serta masih dalam tahap pembangunan dan mengundang keingin-tahuan penulis yang juga menaruh minat terhadap permasalahan pembangunan di Indonesia. Riset ini mengusulkan rumusan masalah yaitu "Bagaimana Realisasi Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) Dalam Pembangunan Proyek Kereta Cepat Jakarta - Bandung ?"

KERANGKA KONSEPTUAL

Ekonomi Politik Global

Ekonomi Politik Global (EPG) atau International Political Economy (IPE) adalah

suatu mekanisme koordinasi di mana pembeli dan penjual bertukar barang dan jasa dengan harga yang ditentukan oleh penawaran dan permintaan. Lebih khusus lagi, EPG biasanya melakukan dua jenis penyelidikan terkait. Pertama, menyangkut bagaimana politik membatasi pilihan ekonomi, apakah kebijakan pilihan oleh pemerintah atau pilihan oleh aktor atau kelompok sosial. Yang kedua menyangkut bagaimana kekuatan ekonomi memotivasi dan membatasi politik pilihan, seperti perilaku memilih oleh individu, serikat pekerja atau politik perusahaan melobi, atau kebijakan internal atau eksternal pemerintah. Kita biasanya mengasosiasikan negara dengan pengejaran politis kekuasaan, dan pasar dengan pengejaran kekayaan secara ekonomi. Namun, negara juga memiliki kepentingan dalam mengumpulkan kekayaan, dan pasar tidak sepenuhnya dihapus dari pertimbangan kekuasaan. Ketegangan yang melekat ada antara negara dan pasar karena hubungan pasar dengan keterbukaan ekonomi dan penghapusan hambatan negara merupakan ancaman bagi kedaulatan negara (Cohn, 2012).

Di dalam negeri, negara melindungi hak milik pribadi dan menyediakan infrastruktur seperti transportasi dan komunikasi yang diperlukan untuk transaksi pasar. Secara internasional, negara membentuk perjanjian dan organisasi untuk mempromosikan keterbukaan dan stabilitas ekonomi; serta negara-negara kaya dengan pasar yang lebih besar seringkali memiliki lebih banyak kekuatan militer dan politik. Ketika ketergantungan telah saling meningkat, negara-negara kemudian ditarik ke dalam daya saing ekonomi dunia. Dengan demikian, negara-negara pesaing berupaya meningkatkan daya saing mereka dengan merestrukturisasi industri, menderegulasi pasar keuangan, dan mendukung penelitian dan pengembangan di sektor teknologi tinggi.

Contoh dari jenis pertama adalah kebijakan yang dilakukan oleh Uni Eropa guna melindungi pertanian domestik dan membatasi perdagangan produk pertanian. Perlawanan Uni Eropa terhadap liberalisasi perdagangan semacam itu, seperti yang dituntut oleh negara-negara pengekspor pertanian, dapat berasal dari organisasi politik lobi pertanian,

simpati konsumen perkotaan untuk nasib petani nasional (yang mungkin untuk melindungi identitas nasional atau cara kehidupan), keinginan untuk mempromosikan ketahanan pangan atau mungkin faktor lainnya. Tugas ekonom politik adalah untuk menyelidiki faktor-faktor mana yang penting dalam menjelaskan sikap Uni Eropa dalam negosiasi perdagangan di bidang pertanian (Walter, 2009).

Contoh dari jenis kedua adalah klaim bahwa pertumbuhan integrasi keuangan antar negara telah membatasi pilihan politik pemerintah "kiri" lebih dari orang-orang dari pemerintah "kanan". Integrasi keuangan global memungkinkan pergerakan modal ke lingkungan yang ditemukan investor paling menguntungkan. Ancaman pelarian modal mendorong politisi "kiri" seperti Presiden Brasil Lula Luiz Inacio da Silva dan Gordon Brown dari Inggris untuk mengadopsi kebijakan ekonomi konservatif guna meyakinkan investor. Manifestasi dari fenomena ini termasuk janji politik untuk mengejar keseimbangan fiskal, untuk membatasi atau mengurangi pajak atas modal, dan untuk menempatkan tanggung jawab atas kebijakan moneter dalam tangan bankir sentral yang independen secara politik dan konservatif.

Mempertanyakan bagaimana interaksi politik dan ekonomi bisa berjalan, hasil ekonomi memiliki implikasi terhadap sektor politik karena mereka memengaruhi pendapat dan kekuasaan. Misalnya, di mana individu atau kelompok yang jatuh dalam hierarki kekayaan memengaruhi preferensi politik mereka. Demikian pula, keputusan tentang kebijakan ekonomi hampir selalu dipolitisasi karena pilihan yang berbeda memiliki efek yang berbeda pada distribusi kekayaan. Oleh karena itu kekuatan politik adalah sarana yang dengannya individu atau kelompok dapat mengubah produksi dan distribusi kekayaan, dan kekayaan adalah sarana untuk mencapai pengaruh politik. Meskipun mengejar kekayaan bukan satu-satunya faktor pendorong

dalam perilaku manusia, itu adalah salah satu faktor yang penting, dan sering kali menjadi sarana tujuan lain untuk bisa diraih. Singkatnya, faktor ekonomi dan politik berinteraksi menentukan siapa yang mendapatkan apa yang ada di masyarakat.

Jika membahas mengenai ekonomi saja bukan merupakan alat yang akurat dan mencukupi untuk menganalisis masalah-masalah vital seperti distribusi kekayaan internasional dan kegiatan ekonomi, efek ekonomi dunia terhadap kepentingan nasional, dan efektivitas rezim internasional. Batas-batas politik juga akan membagi ekonomi dan kebijakan ekonomi satu negara dengan yang lain; pertimbangan politik juga secara signifikan mempengaruhi dan membedakan kegiatan ekonomi di satu negara dari yang lain. Negara, dan aktor-aktor kuat lainnya juga, menggunakan kekuatan mereka untuk mempengaruhi kegiatan ekonomi untuk memaksimalkan kepentingan ekonomi dan politik mereka sendiri (Gilpin, 2001).

Pembangunan Bekerlanjutan

Semua kemakmuran ekonomi di dunia dengan dibantunya globalisasi tidak bisa secara sendirinya memecahkan masalah seperti perubahan iklim. Sebaliknya, tidak dapat dihitungkan pula pertumbuhan dalam jumlah orang yang mengendarai mobil, kereata dan naik pesawat. Juga, rata-rata ekonomi pertumbuhan tidak mengatakan apa-apa tentang ketimpangan pendapatan, jika kekayaan tumbuh karena hanya sedikit, maka mayoritas mungkin tidak mengalami sesuatu yang nyata tentang keuntungan atau peningkatan. Eksploitasi sumber daya alam secara besar-besaran, khususnya stok bahan mentah dan bahan bakar fosil, telah menyebabkan pertimbangan akan kebutuhan generasi mendatang dan menciptakan prasyarat untuk menentukan sikap jangka panjang dan rasional penggunaan sumber daya alam yang terbatas. Ketidakseimbangan antara pengembangan manusia dan batas ekologis telah merujuk pada masalah lingkungan yang

berkembang dan kemungkinan konsekuensi dengan proporsi bencana yang besar.

Di antara berbagai kegiatan, sejarah konsep pembangunan berkelanjutan dibagi menjadi tiga periode (Klarin, 2018). Periode pertama mencakup periode dari para teori ekonomi, di mana ahli teori tertentu (Smith, Marx, Malthus, Ricardo dan Mill disebutkan di atas) mengakui batas-batas pembangunan dan persyaratan lingkungan. Periode kedua dari konsep pembangunan berkelanjutan berkembang dengan istilah-istilah seperti "pembangunan dan lingkungan", "pembangunan tanpa penghancuran" dan "pembangunan sesuai dengan lingkungan", semakin digunakan dalam publikasi. Periode kedua ini dimulai saat Konferensi Stockholm tahun 1972 diadakan. Periode ketiga, yang disebut dengan periode After Brundtland, yang berlangsung hingga hari ini dan mencakup beberapa peristiwa penting. Menandai peringatan kedua puluh tahun konferensi di Stockholm, konferensi PBB tentang lingkungan dan pembangunan yang disebut dengan KTT Bumi yang diadakan di Rio de Janeiro pada tahun 1992. Konferensi ini melihat partisipasi dari banyak organisasi pemerintah dan non-pemerintah dari 178 negara. Fokusnya adalah untuk mendefinisikan kerangka kerja global untuk menyelesaikan masalah degradasi lingkungan melalui konsep pembangunan berkelanjutan, mengingat bahwa dalam periode 20 tahun integrasi masalah lingkungan dan pengambilan keputusan ekonomi diabaikan dan keadaan lingkungan justru semakin memburuk (UNCED, 2015).

Aman untuk menyatakan bahwa tidak ada konsep tunggal yang diterima secara umum tentang pembangunan berkelanjutan, bagaimana mengukurnya, atau bahkan tentang bagaimana seharusnya dipromosikan. Menurut pendapat penulis, ada dua pandangan utama tentang masalah ini. Satu di sisi lain, kami memiliki pandangan dari para ahli ekologi yang mengaitkan keberlanjutan dengan pelestarian status dan fungsi sistem ekologi. Di sisi satunya, ekonom menganggap keberlanjutan adalah tentang pemeliharaan dan

peningkatan standar hidup manusia. Salah satu pendekatan untuk menyatukan pandangan para ekonom dan ahli ekologi adalah dengan berasumsi bahwa individu memperoleh kesejahteraan, dan memiliki preferensi untuk konsumsi, kualitas lingkungan, dan kesehatan sosial, dengan demikian mengesampingkan pengganti sempurna.

Berbagai organisasi dan lembaga telah berpartisipasi dalam penciptaan konsep pembangunan berkelanjutan. Mungkin yang paling bisa dibilang memiliki kontribusi besar adalah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), organisasi yang didirikan pada tahun 1945 dengan kantor pusat di New York, yang saat ini mencakup lebih dari 190 negara anggota. Sejak didirikan, PBB telah aktif di bidang pembangunan berkelanjutan dengan mengorganisir berbagai konferensi, mengambil tindakan dan menerbitkan berbagai publikasi yang bertujuan untuk mencapai tujuan pembangunan berkelanjutan. Sebanyak 33 program, dana, lembaga khusus dan organisasi terafiliasi aktif di dalam Perserikatan Bangsa-Bangsa, sementara beberapa dari mereka memainkan peran penting dalam penciptaan dan implementasi konsep pembangunan berkelanjutan. Ambil contoh adalah *Millenium Development Goals* (MDGs) dan *Sustainable Development Goals* (SDGs).

Sustainable Development Goals (SDGs) lahir di Konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Pembangunan Berkelanjutan di Rio de Janeiro pada tahun 2012. Tujuannya adalah untuk menghasilkan serangkaian tujuan universal yang memenuhi tantangan lingkungan, politik dan ekonomi yang mendesak yang dihadapi dunia kita.

Perspektif Kritis Environmentalisme dan *Tragedy of Commons*

Dalam studi Ilmu Hubungan Internasional terdapat fokus mengenai Ekonomi Politik Global yang dimana membahas mengenai interaksi antara negara, kawasan berdaulat, dan pasar yang berkembang dimana terjadi mekanisme antara penjual dan pembeli

mengenai permintaan dan persediaan (Cohn, 2012). Ketika Ekonomi Politik Global berkembang pada tahun 1970an, ada tiga perspektif dominan yang menjadi patokan dan setidaknya mewakili para cendekiawan yang memiliki berbagai pandangan yaitu Realisme, Liberalisme, dan Marxism (*Critical Perspectives*).

Dalam pandangan kritis setidaknya ada empat perspektif kritis yang tidak menyetujui serangkaian asumsi inti dari liberalisme dan realisme, yaitu : materialisme historis, konstruktivisme, feminisme, dan environmentalisme. Ciri umum utama teori ini adalah mereka semua kritis terhadap perspektif liberal tradisional dan realis tradisional.

Penulis dalam hal ini akan menggunakan perspektif kritis dalam hal environmentalisme. Secara tradisional, spesialis dalam Hubungan Internasional tidak banyak memperhatikan tentang lingkungan, tetapi hal ini secara perlahan menjadi lebih penting karena masalah seperti degradasi lingkungan, kelangkaan sumber daya, pemanasan global, dan kecelakaan nuklir dapat mengakibatkan konsekuensi global. Pertemuan internasional seperti Konferensi Stockholm tahun 1972 dan Konferensi Rio tahun 1992 juga membahas tentang masalah lingkungan dengan pembangunan dan ekonomi global. Dengan demikian, lingkungan menjadi bidang studi penting dalam Ekonomi Politik Global. Teori lingkungan dibahas dalam penulisan ini karena ahli lingkungan mengkritik perspektif Ekonomi Politik Global tradisional karena kurangnya perhatian mereka terhadap masalah lingkungan.

Salah satu kritik paling serius yang harus diatasi dari berjalannya rezim environmentalisme ini adalah tidak adanya akuntabilitas eksternal dan tidak memiliki sistem untuk memastikannya. Kurangnya transparansi dan pelaporan mengenai efektivitas rezim tata kelola swasta dan bagaimana standar diputuskan dan ditegakkan telah menyebabkan keraguan pada pemain kunci dan apakah mereka diuntungkan,

memberikan disinsentif untuk meningkatkan standar dan kebingungan mengenai skema, yang mungkin secara negatif mempengaruhi tekanan masyarakat.

Theodore Cohn dalam bukunya juga menjelaskan mengenai *tragedy of commons* dari teori environmentalismenya. *Tragedy of Commons* atau tragedi miliki bersama adalah masalah ekonomi yang sangat nyata di mana individu cenderung mengeksploitasi sumber daya alam bersama sehingga permintaan sangat melebihi persediaan, dan sumber daya menjadi tidak tersedia untuk keseluruhan. Garrett Hardin, seorang ahli biologi terkemuka asal Inggris, menulis sebuah makalah ilmiah berjudul "*Tragedi Commons*" pada tahun 1968. Makalah ini membahas keprihatinan yang berkembang atas kelebihan populasi, istilah ini juga digunakan dalam ilmu lingkungan. Tragedi milik bersama sering dikutip sehubungan dengan pembangunan berkelanjutan, menyatukan pertumbuhan ekonomi dengan perlindungan lingkungan, serta dalam perdebatan tentang pemanasan global yang sebelumnya sudah dijelaskan dari sebuah esai yang ditulis pada tahun 1833 oleh ekonom Inggris, William Forster Lloyd, yang menggunakan contoh hipotetis tentang efek penggembalaan yang tidak diatur di lahan bersama (dimana penamaan Commons berasal) (Chappelow, 2019).

Dalam istilah ekonomi, tragedi milik bersama dapat terjadi ketika suatu barang ekonomi termasuk kedalam *rival* dalam konsumsi maupun *non-excludeable*. Barang yang termasuk dalam rival berarti bahwa penggunaan barang oleh negara atau individu bisa mengurangi jumlah yang tersedia untuk orang lain. Trotoar adalah nonrival karena banyak orang dapat mengambil manfaat dari menggunakannya. Suatu barang yang termasuk dalam non-excludeable berarti orang lain dapat memperoleh manfaat dari barang, bahkan jika mereka tidak berkontribusi pada ketentuannya. Misalnya, trotoar di pinggir jalan karena bahkan orang yang tidak

membantu membayarnya melalui pajak bebas untuk menggunakannya (Mankiw, 2001).

Hardin telah mengelompokkan barang-barang berdasarkan dua persyaratan diatas, yaitu :

1. *Private Goods* termasuk ke dalam excludeable dan rival; misalnya, seseorang harus mempunyai uang untuk membeli makanan dan pakaian (excludeable) dan saya harus membeli barang-barang yang kekurangan pasokan sebelum orang lain melakukannya (rival).
2. *Club Goods* bisa termasuk ke dalam non-excludeable tetapi bukan rival; misalnya, televisi kabel dan keanggotaan klub golf biasanya bukan rival, tetapi biaya yang dikenakan membuat mereka termasuk non-excludeable.
3. *Common Property Goods* yang merupakan rival tetapi non-excludeable. Bisa diambil contoh seperti sumber daya udara, air, ikan di luar perairan teritorial, dan luar angkasa (rival), tetapi tidak ada yang memilikinya (non-excludeable). Barang properti umum sering kali menghadirkan masalah kolektif karena kita melihat sedikit manfaat sebagai individu dari pelestarian sumber daya; tetapi kita semua merasa kehilangan ketika sumber daya tersebut habis.
4. *Public Goods* adalah produk yang dapat dikonsumsi individu tanpa mengurangi ketersediaannya untuk orang lain dan tidak ada yang dirampas. Contoh barang publik adalah penegakan hukum, pertahanan nasional, sistem saluran pembuangan, taman umum, sistem transportasi, dan udara yang kita hirup. Public Goods harus bersifat non-rival yang artinya pasokan tidak semakin kecil walaupun telah dikonsumsi, dan non-excludeable, yang berarti tersedia untuk semua orang (Cohn, 2012).

METODE RISET

Artikel ini menggunakan metode kualitatif-eksploitatif dengan objek penelitian adalah Analisis Mengenai Dampak Lingkungan

Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Level of analysis yang digunakan adalah level individu yang berfokus kepada PT. Kereta Cepat Indonesia-China dan beberapa pengamat yang bisa mewakili masyarakat baik yang terdampak atau tidak terdampak. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah studi berbasis internet, studi berbasis pustaka, wawancara, dan observasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

PT. KCIC Sebagai Pelaksana AMDAL

Sejak Oktober 2015, semua persyaratan lisensi guna mendukung percepatan pembangunan kereta cepat ini telah disiapkan sesuai dengan peraturan yang berlaku. Karena semua dokumen diteliti dengan cermat, izin lingkungan telah dikeluarkan oleh Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. Sebagai proyek strategis dan jangka panjang, semua aturan harus dipatuhi dan tidak ada pengecualian aturan. Izin AMDAL diperoleh pada 20 Januari 2016 (Junardiono, 2016) sebelum peletakan batu pertama selesai. Memperoleh izin AMDAL akan memakan waktu lama jika dokumen tidak lengkap sedangkan jika dokumen lengkap saat ini tidak ada alasan untuk memperlambat proses sebagai bagian dari reformasi birokrasi.

Hingga sekarang, proyek ini telah memiliki izin lisensi, lisensi untuk mendirikan badan usaha perkeretaapian, dan izin lingkungan (AMDAL) yang sudah sesuai dengan hukum. Ketiga izin ini telah diselesaikan sebagai persyaratan peletakan batu pertama yang dilakukan pada 21 Januari 2016 oleh Presiden Joko Widodo di Walini. Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan, Siti Nurbaya, menyatakan bahwa dari sisi lingkungan hidup, proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung sudah layak. Namun, tidak dapat juga dipungkiri apabila masih banyak revisi yang perlu dilengkapi oleh PT. KCIC (Prasetyawan, 2016). Dijelaskan pula bahwa perbaikan atas dokumen AMDAL merupakan sesuatu yang tidak asing dalam pengurusan AMDAL.

Beberapa catatan penting sebenarnya telah diberikan oleh Tim Teknis Komisi Penilai

AMDAL pada 18 Januari 2016 untuk ditindaklanjuti di Komisi Evaluasi AMDAL pada hari berikutnya. Catatan yang diberikan oleh Tim Teknis tidak hanya bersifat teknis, tetapi juga ulasan dari aspek legalitas hukum, seperti kepatuhan terhadap Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) dan kepatuhan terhadap hukum dan beberapa peraturan terbaru. Lain dari itu, tim teknis juga meminta pelaksana proyek dalam hal ini PT. KCIC untuk berkoordinasi kembali dengan lembaga terkait dan melakukan sosialisasi kepada masyarakat yang terkena dampak, meninjau kembali pengkajian lingkungan awal untuk menggunakan data kuantitatif terbaru, memperdalam studi dampak beberapa komponen lingkungan yang terkena dampak. Keputusan kelayakan lingkungan dan izin lingkungan harus diberikan setelah nota perbaikan ditindaklanjuti oleh pelaksana. Berdasarkan catatan cukup panjang yang diberikan oleh Tim Teknis Komisi Analisis Mengenai Dampak Lingkungan, banyak pihak meragukan PT. KCIC mampu melakukan perbaikan yang memadai dalam waktu hanya satu hari, mengingat bahwa Rapat Komisi Analisis Mengenai Dampak Lingkungan diadakan pada 19 Januari dan izin lingkungan sudah diterbitkan hanya selang satu hari yaitu 20 Januari 2016.

Berbicara mengenai trase yang dilewati oleh kereta cepat, salah satunya adalah Kawasan Perkebunan Walini, PT. KCIC menjelaskan bahwa mereka hanya melakukan pengembangan kawasan hijau Walini dengan mengambil 30% dari lahan yang ada sementara dan sisanya yaitu 70% akan tetap dibiarkan seperti kondisi saat ini. Kawasan Walini yang rencananya akan dijadikan sebagai TOD juga bukan merupakan daerah resapan waduk Cirata dan Jatiluhur. PT KCIC hanya akan mendapatkan hak guna dalam penggunaan kawasan Walini, sehingga tidak akan ada pengalihan fungsi lahan dari pihak Indonesia ke Tiongkok. Pembangunan transit oriented development juga akan dilakukan dengan memperhatikan lingkungan hidup dan

penghijauan. Pada kawasan ini juga akan dikembangkan Hutan Raya Asia Afrika yang menjadi kawasan pertumbuhan tanaman yang berasal dari Asia serta Afrika (Junardiono, 2016).

Di lain hal, membahas mengenai trase yang mempunyai banyak patahan seperti Cesar Lembang dan Cesar Paribis. PT. KCIC mengaku sudah mempersiapkan rencana yang paling buruk apabila terjadi bencana patahan tersebut. Mereka berujar telah bekerjasama dengan LAPI ITB dan LIPI serta telah memiliki peta lengkap wilayah rawan patahan tanah baik yang masih aktif atau pun yang sudah tidak aktif. KCIC juga sudah berkoordinasi dengan BMKG. Dari segi operasionalisasi, teknologi kereta cepat menggunakan sistem persinyalan CTCS-3 yang telah mendapatkan sertifikasi dari Loyd's dan TUV serta sertifikasi Safety Implementation Level (SIL) level IV, yang merupakan sistem keamanan tertinggi di dunia. SIL-IV merupakan level tertinggi dalam sertifikasi sinyal yang sederajat dengan teknologi signaling dunia seperti yang dimiliki oleh Alstom, Siemens, dan Bombardier. CR400AF juga akan dilengkapi dengan sistem teknologi pencegahan dan keamanan (Jiang, 2018). Di sepanjang trase juga akan dipasang sensor yang akan mendeteksi setiap gerakan tanah. Sinyal tersebut dikirimkan ke control center untuk memberikan peringatan dini kepada rolling stock yang sedang beroperasi.

Implementasi AMDAL Kereta Cepat Jakarta-Bandung

WALHI Regional Jawa Barat mungkin bisa dikatakan sebagai salah satu organisasi yang lantang menyuarakan penolakan terhadap berlangsungnya proyek ini. Hampir keseluruhan trase proyek kereta ini ada dalam lingkup Pemerintahan Jawa Barat, untuk itu mengapa WALHI Jabar menjadi benteng perlawanan dan beberapa kali juga menjadi tempat pengaduan masyarakat untuk pembangunan ini. Dalam kesempatan

wawancara yang dilakukan dengan perwakilan WALHI Jawa Barat, setidaknya ada beberapa poin penjelasan mengenai analisis lingkungan proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung yang sangat mereka kritisi, yaitu¹ :

1. Peran Pemerintah Indonesia dan Tiongkok Dalam Hal Lingkungan

WALHI telah melakukan berbagai upaya untuk melakukan komunikasi secara langsung atau tidak langsung dengan pihak yang bersangkutan baik itu pemerintah atau pun PT. KCIC. Surat protes juga sudah dua kali mereka sampaikan kepada China Development Bank (CDB) sebagai lembaga penyedia pinjaman (surat ada dalam lampiran), untuk menghentikan aliran dana proyek tersebut, tetapi semua nya berujung nihil tanpa hasil.

Juga dalam pembuatan AMDAL yang tidak disebutkan dalam Rencana Tata Ruang Wilayah dan tidak sesuai dengan RTRW tiap kabupaten/kota. Surat Keterangan Kelayakan Lingkungan yang dikeluarkan oleh Kementerian Lingkungan Hidup juga sempat membuat masalah, padahal SKKL adalah surat sebelum keluarnya izin lingkungan. Baru selang beberapa hari sudah ada groundbreaking yang dilakukan oleh Jokowi.

2. Urgensi Pengadaan Kereta Cepat Jakarta-Bandung

Sementara pendahulunya, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) tidak pernah mempertimbangkan kereta api berkecepatan tinggi yang menjadi prioritas dalam program infrastrukturnya, Presiden Jokowi, tampaknya memiliki pendapat yang berbeda. Sejak mengambil alih kekuasaan pada Oktober 2014, perhatian utamanya adalah meningkatkan ekonomi Indonesia, terutama dalam hal infrastruktur.

Proyek ini adalah hanya sebagai gagasan mercusuar untuk memperlihatkan kepada dunia bahwa Indonesia sudah menuju kepada negara yang maju. Padahal dalam kenyataannya, masih banyak hal-hal yang seharusnya bisa menjadi prioritas utama ketimbang mengerjakan proyek yang menelan dana hingga 80 triliun ini. Pemerintah berpendapat bahwa ini adalah pengadaan

transportasi publik guna menguati kemacetan di salah satu rute paling sibuk di Indonesia, tetapi WALHI berujar publik yang dimaksud itu publik yang bagaimana, ketika harga kereta cepat yang ditetapkan dinilai tinggi tentu tidak bisa menjangkau seluruh "publik" yang dimaksud oleh pemerintah. Sejalan dengan pernyataan di atas, Jokowi di tahun 2016 sempat menyatakan bahwa pembangunan tidak akan terfokus ke dalam jawa-sentris lagi, tetapi indonesia-sentris. Jokowi menyatakan kembali dua masalah krusial yang harus diselesaikan pemerintah melalui pengembangan Indonesia-sentris, yaitu ketidaksetaraan antar daerah dan kesenjangan besar dalam harga barang (Amindoni, 2016).

3. Inkosistensi Jaminan Hukum

Terbitnya regulasi izin lingkungan dari pemerintah dan proyek yang juga sudah berjalan, jadi tidak bisa diubah kembali. Kecuali jika dilakukan andendu, kalau masih ada perubahan pun seharusnya ada implemementasi yang bisa diubah tetapi akhirnya juga tidak dibaca oleh pihak KCIC, terbukti dengan banyaknya bencana dan keluhan yang datang dari masyarakat. Fakta di lapangan, ada dampak kebisingan, mereka seharusnya memakai alat yang lebih ramah lingkungan dan minim polusi suara seperti penggunaan alat bor berpegas, bukan bekerja secara terus-menerus 24 jam selama 7 hari, karena di AMDAL pun harusnya dibatasi untuk bekerja dari pagi hingga sore.

Dari aspek kualitas amdal juga belum memuat secara spesifik, WALHI melihat dampak-dampak yang di prediksi akan terjadi dan memberi masukan bahwa AMDAL proyek tersebut seharusnya bisa dibagi ke dalam beberapa segmen-segmen. Banyak bukti-bukti dari bermasalahnya proyek ini yang dikarenakan cacat hukum. Satu, gangguan debu dan getaran sewaktu kontraktor membuat tiang-tiang pancang, banjir di Underpass di Kabupaten Bandung Barat dikarenakan mereka yang tidak membuat saluran air pengalih dan menyebabkan sedimentasi tanah. Ada juga kejadian lain, seperti gangguan peledakan di Gunung Bohong, Cimahi. Hal-

hal seperti ini yang tidak tertulis dalam AMDAL, kontraktor memiliki komitmen untuk memakai bor, tetapi justru memakai peledak. Lalu dampak-dampak lain yaitu kejadian di daerah Cimahi yaitu ledakan pipa Pertamina yang sempat viral di berita. WALHI menilai bahwa trase-trase yang mereka bangun seharusnya sudah terkaji dalam AMDAL jikalau akan melewati hal-hal berbahaya seperti pipa minyak atau pun pipa lainnya sehingga terjadinya gagal teknis bisa teratasi.

Lalu juga banyak izin-izin pabrik instalasi pembuatan grider yang belum memiliki izin, salah satu contohnya yang terjadi di Kabupaten Bandung Barat, bahkan bupatinya sempat mengeluhkan dan memprotes. Di Kota Bandung juga terjadi sumbatan saluran-saluran air drainase oleh tanah urugan proyek tersebut sehingga menghasilkan sumbatan dan mengganggu warga sekitar. Banyak warga di Walini yang tanahnya dijadikan tempat pembuangan tanah disposal, setelah warga melakukan komplain, akhirnya dari pihak KCIC baru melakukan tindakan dengan menyewa tanah tersebut. Di aspek kebencanaan juga, di daerah yang rawan bencana seperti Walini juga banyak mendapat kritikan dari WALHI, mereka memberi contoh Jembatan Cisomang yang sempat bergeser, itu sebuah bukti sebenarnya bahwa konstruksi ini sangat rawan akan hal-hal yang berbau bencana alam dan harus ada tindakan mitigasi dari KCIC.

Komitmen untuk AMDAL inilah yang WALHI sangat keluhkan kepada PT KCIC karena tidak melakukan sebagaimana mungkin, bahwa AMDAL adalah kajian ilmiah tetapi di lapangan terbukti hanya sekedar formalitas untuk syarat Undang-Undang.

4. Minimnya Sosialisasi PT. KCIC Sebagai Pelaksana Kerja

Salah satu hal yang disesali dari KCIC adalah tidak adanya itikad baik dari mereka untuk bisa setidaknya mengadakan pembicaraan secara mufakat baik dalam hal penggantian lahan atau sosialisasi

pembangunan. PT. KCIC sudah seharusnya membuat suatu pos pelayanan masyarakat guna mengakomodir banyaknya keluhan dari masyarakat. Justu WALHI yang berinisiatif untuk membuat pos pelayanan tersebut, pendirian pengaduan maksud dan tujuannya adalah karena banyak dampak lingkungan yang berujung ke dampak sosial, selanjutnya adalah karena tidak adanya wadah untuk warga menyampaikan keluh kesah mereka, ini dapat kita buktikan lewat salah satu komunitas warga yang melakukan advokasi secara mandiri ke pemerintah, anggota dewan, sampai mereka mencoba untuk mengakses perusahaan KCIC. Tapi saat mereka mencoba untuk bertemu dengan salah satu perwakilan KCIC, mereka seakan tidak ada kesan penyambutan, jadi ada kesan lepas tanggung jawab. Dari pemerintah sendiri pun tidak ada upaya yang maksimal untuk menyelesaikan ini, untuk itu WALHI mencoba untuk menjaring dengan posko pengaduan. Selain itu juga ada masalah kompensasi, walaupun WALHI tidak terlalu terjun kedalam aspek tersebut, tapi bisa disimpulkan bahwa proses sosialisasi tidak berjalan sempurna. Dari pihak WALHI juga mengatakan, saat ada konsultasi publik antara pihak KCIC dan warga, mereka hanya langsung menunjukan harga tanpa adanya komunikasi dua arah, sehingga membuat beberapa warga kaget. Walaupun ada sistem ganti untung, tetapi banyak warga yang masih belum terima dengan penetapan harga yang KCIC tetapkan, hal ini berarti menunjukan ketidakseragaman perlakuan antar warga

Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Menurut Hukum Tata Ruang

Pembangunan berkelanjutan adalah suatu pembangunan yang dapat memenuhi kebutuhan saat ini dengan memperhatikan kebutuhan generasi yang akan datang. Proses pembangunan sudah seharusnya bertumpu pada tiga faktor, yaitu sumber daya alam, kualitas lingkungan, dan faktor populasi. Dasar hukum dalam intisari pembangunan

berkelanjutan telah diatur pada Pasal 33 ayat 3 UUD 1945, Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) tahun 2015-2019, serta Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) tahun 2005-2025 (Bappenas, Visi dan Arah Pembangunan Jangka Panjang (PJP) Tahun 2005 – 2025, 2005).

Pada RPJP tahun 2005-2025 dijelaskan bahwa salah satu misi pembangunan adalah mewujudkan Indonesia yang asri dan lestari, selanjutnya pembangunan infrastruktur akan mengarah pada konsep peningkatan pelayanan bagi ekonomi dengan melihat mengenai aspek lingkungan di masa depan. Pemerintah Indonesia telah menetapkan RPPN tahun 2005-2025 dalam bentuk undang-undang, yaitu Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang. Undang-Undang inilah yang dijadikan sebagai dokumen hukum untuk perencanaan pembangunan selama 20 tahun kedepan baik di tingkat pusat maupun di tingkat daerah provinsi serta kabupaten/kotaⁱⁱ.

Menurut Mochtar Kusumaatmadja, konsep pembangunan nasional adalah yang paling penting bukan hanya pengembangan dalam arti fisik, akan tetapi perubahan anggota masyarakat itu sendiri dengan nilai-nilai yang mereka anut. Esensi pembangunan nasional adalah pembaruan cara berpikir dan sikap kehidupan. karena jika tanpa mengubah sikap dan cara pikir, menurut beliau, karenanya pengenalan lembaga-lembaga modern dalam hidup tidak akan berhasil baik. Sebagai contoh, lembaga kredit diperkenalkan ke kelompok pertanian, nelayan, pengusaha kecil serta menengah, tanpa persiapan yang matang tentang institusi kredit ini, dan perannya dalam pembangunan, maka pembangunan sosial tidak akan membantu pembangunan ekonomi (Kusumaatmadja, 2003).

Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung dikerjakan tanpa membuat Kajian Lingkungan Hidup Strategis (KLHS) terlebih

dahulu, ini tidak sesuai dengan yang tertulis dalam Undang-Undang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (UUPPLH), dalam Pasal 15 ayat (1) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, disebutkan bahwa pemerintah dan pemerintah daerah wajib membuat KLHS untuk memastikan bahwa prinsip pembangunan berkelanjutan telah menjadi dasar dan terintegrasi dalam pembangunan suatu wilayah dan/atau kebijakan, rencana, atau program yang menyatakan bahwa KLHS dibuat sebelum kebijakan, rencana dan program dilaksanakan. KLHS sendiri merupakan serangkaian analisis sistematis, komprehensif dan partisipatif untuk memastikan bahwa prinsip-prinsip pembangunan berkelanjutan telah menjadi dasar dan terintegrasi dalam pengembangan suatu wilayah dengan baik. Posisi KLHS ini sendiri berbeda dengan AMDAL yang merupakan syarat untuk penerbitan izin lingkungan. KLHS hanya berfungsi untuk memastikan bahwa kebijakan, rencana, atau program berjalan sesuai dengan prinsip pembangunan berkelanjutan.

Selain KLHS, pengelolaan terhadap lingkungan perlu memperhatikan perencanaan tata ruang yang lebih terperinci, yaitu Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten / Kota dan Rencana Detail Tata Ruang Kabupaten / Kota, yang telah memasukkan peraturan yang lebih rinci, sesuai dengan karakteristik daerah masing-masing. Pembangunan sudah seharusnya didasarkan pada perencanaan tata ruang, serta mematuhi pola dan fungsi tata ruang sehingga pemanfaatan, kontrol, dan evaluasi pembangunan dapat ditata dengan mempertimbangkan kondisi ekonomi, sosial, budaya dan lingkungan. Pengerjaan Kereta Cepat Jakarta-Bandung seharusnya mengikuti RTRW masing-masing kabupaten/kota sudah ditetapkan dari lama, seperti contoh Kota Bandung sudah menetapkan RTRW dari tahun 2011 hingga 2031, tetapi yang terjadi di lapangan justru berbanding terbalik, melalui Peraturan Presiden (Perpres) nomor 26 tahun

2015 tentang Percepatan Pelaksanaan Infrastruktur dan Fasilitas Kereta Cepat Jakarta-Bandung, Presiden memerintahkan kepala daerah tiap kabupaten/kota yang proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung mereka lalui untuk melakukan penyesuaian rencana tata ruang kota dan kabupaten dengan rencana pengembangan kereta tersebut. Memang di Undang-Undang Penataan Ruang nomor 26 tahun 2007 disebutkan bahwa revisi terhadap RTRW dapat dilakukan tapi hanya satu kali dalam lima tahun, sehingga secara hukum tidak mudah untuk melakukan penyesuaian, tetapi dengan adanya Perpres tersebut tentu sudah mengaburkan nilai-nilai administratif pembangunan berkelanjutan (Astriani, 2016).

Dalam konteks perencanaan tata ruang berkelanjutan, tindakan pemerintah pusat untuk mengeluarkan Perpres tentang Percepatan Kereta Api Jakarta-Bandung diatas sebenarnya sudah salah, karena pemerintah pusat secara langsung memaksakan kepentingan pusat pada daerah, dan memaksa daerah untuk mengakomodasi Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung menjadi rencana penggunaan ruang daerah, padahal RTRW adalah dasar untuk implementasi pembangunan daerah, dalam RTRW, masing-masing kota/kabupaten telah menetapkan setiap lahan yang mereka miliki untuk keperluan masing-masing. Lahan-lahan seperti yang ada di kawasan yang berfungsi sebagai kawasan tanaman pangan di Kabupaten Karawang, kawasan pertanian lahan basah di Kabupaten Bandung yang memiliki potensi untuk ditetapkan sebagai bagian dari Lahan Pertanian Pangan Berkelanjutan (LP2B) oleh Pemerintah Pusat atau pun Kementerian Pertanian, kemudian terdapat juga kawasan peruntukan pertanian di Kabupaten Bandung Barat. Terdapat juga kawasan lindung yang berfungsi sebagai daerah resapan air serta merupakan kawasan rawan bencana gerakan tanah (Cimandiri, Lembang, dan Baribis) di Kabupaten Bandung Barat. Mengingat juga di kawasan Bandung Barat, tepatnya kawasan Walini akan dijadikan stasiun dengan sistem

Transit Oriented Development, tentunya membutuhkan lahan yang sangat cukup luas, diperkirakan sebesar 1.270 ha (Widowati, 2019).

Unsur-unsur dalam pembangunan proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung merupakan unsur pelanggaran yang dapat dikenakan sanksi administrasi dan pidana. Walaupun demikian, unsur pelanggaran ini menjadi tidak berlaku dikarenakan adanya Peraturan Presiden No. 26 Tahun 2015 ini, yang berisi perintah kepada setiap kepala daerah untuk mengakomodasi proyek kereta api Jakarta-Bandung ini ke dalam RTRW-nya. Akibat adanya Perpres ini, setiap daerah wajib melakukan penyesuaian terhadap Rencana Tata Ruang Wilayahnya. Penyesuaian ini, meskipun prosesnya terbalik bisa dikategorikan sebagai bentuk penataan hukum, dimana suatu proyek/ kegiatan di dalam melakukan pemanfaatan ruang, harus berdasarkan RTRW.

Kereta Cepat Jakarta-Bandung Sebagai *Private Goods*

Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha dapat menjadi cara yang efektif untuk membangun dan mengimplementasikan infrastruktur baru atau untuk merenovasi, mengoperasikan, memelihara atau mengelola fasilitas infrastruktur transportasi yang sudah ada. Di kedua wilayah tersebut, KPBU dapat menjadi cara yang saling menguntungkan untuk menyelesaikan masalah transportasi. Di negara maju seperti Spanyol, Prancis, dan Inggris telah memprivatisasi banyak sektor kereta api dan transportasi lainnya. Australia telah memprivatisasi semua bandara utama, banyak jalan perkotaan, jaringan kereta jarak jauh dan banyak sistem transit perkotaan. Amerika Serikat sebagai surga dari liberisasi sudah hampir semua melakukan privatisasi untuk sektor transportasi mereka (Widowati, 2019).

Transportasi secara alami cocok untuk dilakukan privatisasi karena merupakan layanan nyata, mudah dijangkau masyarakat dan memiliki pasar yang pasti bagi konsumennya. Sebagai layanan, ini merupakan bidang yang menarik bagi operator swasta karena potensi peluang keuntungannya. Banyak investasi transportasi besar awal dibangun oleh sektor swasta, kadang-kadang dengan bantuan publik atau subsidi. Contoh di Amerika Serikat adalah rel kereta api antar-kota di akhir abad ke-19, dimana pemerintah Amerika Serikat memberikan hibah tanah kepada perusahaan swasta, yang kemudian membangun rel kereta api, menyediakan, menjalankan kereta, dan mengelola jaringan mereka secara keseluruhan.

Adanya KPBU dalam perkeretaapian dapat membawa peluang untuk investasi, efisiensi operasi, dan teknologi modern dan bersih. Proyek kereta api berlandaskan KPBU yang menyediakan penggunaan bersama rel kereta api dapat menghasilkan peningkatan efisiensi dan peningkatan basis pendapatan bagi negara dan investor swasta dan membuat investasi dalam skema KPBU lebih menarik. Namun dalam pandangan kritikus ekonom, kehadiran transportasi publik kereta api dengan menggunakan susunan KPBU, sudah menyalahi arti dari kata "publik" tersebut. Public goods dalam pandangan ekonomi harus memiliki syarat non-rival yaitu satu orang tidak mengurangi ketersediaan untuk orang lain atau barang dapat dikonsumsi secara efektif oleh lebih dari satu orang dan non-excludable yaitu keadaan dimana kita tidak bisa membatasi orang-orang yang tidak membayar untuk menikmati barang/jasa tersebut. Kontras dengan adanya Kereta Cepat Jakarta-Bandung, dimana proyek ini bisa disebut sebagai Private Goods. Tiket dari penjualan transportasi ini memiliki keterbatasan kursi dan jika habis tentu menghambat orang lainnya, proyek ini juga memberi penjual kesempatan untuk mendapat untung.

Hal-hal seperti inilah yang sangat disayangkan oleh berbagai pihak, ketika

pembangunan Kereta Cepat Jakarta Bandung banyak memakai sumber daya alam dan sumber daya manusia yang cukup banyak, tetapi kedepan dalam pengoperasiannya sektor publik yang dituju tidak sepadan dengan publik dalam teori ekonomi.

KESIMPULAN

Riset ini menunjukkan secara garis besar bahwa dibalik megahnya pembangunan proyek mercusuar Kereta Cepat Jakarta-Bandung, masih terdapat banyak masalah terutama dalam aspek lingkungan yang menyangkut tentang implementasi Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) dan tata ruang di sekitarnya. Tata ruang yang baik seharusnya bisa mewujudkan keharmonisan lingkungan alam dan lingkungan buatan, keterpaduan penggunaan sumber daya alam, sumber daya buatan serta sumber daya manusia dalam pembangunan berkelanjutan, juga mencegah dampak negatif pemanfaatan ruang terhadap lingkungan. Mengenai kasus proyek Kereta Api Jakarta-Bandung, tidak tercantumnya proyek ini di dalam Rencana Tata Ruang Wilayah atau RTRW Kota/Kabupaten bisa di artikan sebagai tindakan tidak menaati rencana tata ruang yang sudah ditetapkan. Selain itu, kondisi ini juga bisa dikategorikan sebagai pemanfaatan ruang yang tidak sesuai dengan izin peruntukannya. Unsur- unsur ini merupakan unsur pelanggaran yang dapat dikenakan sanksi administrasi dan pidana, karena telah melanggar undang-undang yang berlaku seperti Undang-Undang nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang; Undang-Undang nomor 32 tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, Peraturan Pemerintah nomor 27 tahun 2012 tentang Izin Lingkungan dan Peraturan Menteri Lingkungan Hidup nomor 16 Tahun 2012 tentang Pedoman Penyusunan Dokumen AMDAL. Dari semua hal yang telah dilakukan baik oleh pemerintah atau pelaksana proyek, dinilai oleh beberapa peneliti hanya sebagai niatan formalitas guna menghindari sorotan publik dan sebagai syarat undang-undang yang berlaku.

Riset ini jika diteliti mengenai perspektif Environmentalisme dalam Hubungan Internasional juga masih sangat relevan, ketika kaum-kaum penstudi Hubungan Internasional Lingkungan percaya bahwa Kapitalisme adalah sumber dari kerusakan lingkungan yang terjadi, mereka percaya bahwa konsumsi sumber daya yang berlebihan mengancam kemampuan bumi untuk mendukung kehidupan yang selanjutnya. Masalah dari semua ini sudah dijelaskan oleh Garret Hardin dengan teorinya yang mengenai "Tragedy of the Commons". Teori ini menjelaskan bahwa sekarang ini manusia berlomba-lomba untuk mengambil sumber daya alam yang merupakan milik bersama guna memenuhi kepentingan pribadi mereka masing-masing sehingga timbul kerugian kepada makhluk lain (Cohn, 2012). Teori ini juga di dukung dari pandangan teori ekonomi bahwa transportasi kereta cepat ini dimasukkan kedalam private goods bukannya public goods

DAFTAR PUSTAKA

- Astriani, N. (2016). Peran Instrumen Penaatan Lingkungan dalam Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Bandung. Chappelow, J. (2019, Mei). Tragedy of The Commons. Diambil kembali dari Investopedia: <https://www.investopedia.com/terms/t/tragedy-of-the-commons.asp>
- Cohn, T. E. (2012). Global political economy : theory and practice. Illinois: Pearson Education.
- Gilpin, R. (2001). Global political economy : understanding the international economic order. Princeton & Oxford: Princeton University Press.
- IMF. (2019, April). World Economic Outlook Database. Dipetik Juli 2019, dari <https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2019/01/weodata/weorept.aspx?sy=2018&ey=2018&scsm=1&sd=1&sort=country&ds=.&br=1&c=512%2C668%2C914%2C672%2C612%2C946%2C614%2C137%2C311%2C546%2C213%2C674%2C911%2C676%2C314%2C548%2C193%2C556%2C122%2C678%2C912%2C181%2>
- Amindoni, A. (2016, Januari). No more Javacentric infrastructure projects: Jokowi. Diambil kembali dari The Jakarta Post: <https://www.thejakartapost.com/news/2016/01/10/no-more-javacentric-infrastructure-projects-jokowi.html>
- Jiang, L. W. (2018). Reliability evaluation of the Chinese Train Control System Level 3 using a fuzzy approach. *Journal of Rail and Rapid Transit*, 232(9), 2244–2259.
- Junardiono, S. (2016). Kereta Cepat Indonesia China Booklet. Diambil kembali dari Academia: https://www.academia.edu/24797700/Kereta_Cepat_Indonesia_China_Booklet
- KCIC. (t.thn.). Siapa Kami. Dipetik Agustus 4, 2019, dari <http://kcic.co.id/siapa-kami/>
- Klarin, T. (2018). The Concept of Sustainable Development: From its Beginning to the Contemporary Issues. *Zagreb International Review of Economics & Business*, 67-94.
- Kusumaatmadja, M. (2003). Fungsi dan Perkembangan Hukum dalam Pembangunan Nasional. Dalam M. D. Silalahi, Pembangunan Berkelanjutan dalam rangka Pengelolaan (Termasuk Perlindungan) Sumber Daya Alam yang Berbasis Pembangunan Sosial dan Ekonom (hal. 5). Bandung.
- Mankiw, N. G. (2001). Pengantar Ekonomi. Jakarta: Erlangga.
- Stanley, M. (2018, Maret). Inside China's Plan to Create a Modern Silk Road. Dipetik Agustus 4, 2019, dari <https://www.morganstanley.com/ideas/china-belt-and-road>

- UNCED. (2015, November). Rio Declaration on Environment and Development 1992. Diambil kembali dari United Nations Conference on Environment and Development: <http://www.un.org/documents/ga/conf151/aconf15126-1annex1.htm>
- Walter, C. (2009). *International Political Economy*. New Jersey: Princeton University Press.
- Widowati, H. (2019, Agustus). Walini, Calon Ibu Kota Baru Jabar yang Diincar Pengembang Kakap Artikel ini telah tayang di Katadata.co.id dengan judul "Walini, Calon Ibu Kota Baru Jabar yang Diincar Pengembang Kakap" , <https://katadata.co.id/berita/2019/08/30/walini-calon-ibu-kota-bar>. Diambil kembali dari KataData: <https://katadata.co.id/berita/2019/08/30/walini-calon-ibu-kota-baru-jabar-yang-diincar-pengembang-kakap>

ⁱ Hasil wawancara dengan Direktur Eksekutif WALHI Jawa Barat, Meiki W. Paedong

ⁱⁱ Hasil wawancara dengan Dosen Pengajar Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran yang juga Ahli Hukum Tata Ruang, Nadi Astriani S.H., M.Si

BIOGRAFI

Fondy Sanjaya adalah mahasiswa Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, Universitas Padjadjaran angkatan 2016. Tertarik mengkaji mengenai isu pembangunan dan Tiongkok

Viani Puspita Sari adalah dosen Program Studi Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Padjadjaran.