



KONTROVERSI IZIN LINGKUNGAN PROYEK KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG

Teddy Prasetiawan*)

Abstrak

Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) tak henti menuai kontroversi. Sebagian pihak beranggapan bahwa KCJB belum dibutuhkan di tengah upaya pemerintah mengembangkan perkeretaapian nasional ke wilayah Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, dan Papua. Namun, pemerintah nampaknya memberikan perhatian besar agar proyek ini dapat berlangsung dalam waktu yang cepat, terutama dalam hal perizinan. Proses izin lingkungan KCJB yang terkesan terburu-buru dan tidak selaras dengan RTRW dapat saja mengakibatkan izin yang dikeluarkan tidak sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan sehingga memunculkan kekhawatiran akan merusak rezim perizinan lingkungan yang merupakan instrumen penting dalam melindungi lingkungan hidup.

Pendahuluan

Pemerintah berencana akan membangun kereta cepat yang melintasi Jakarta hingga Bandung melalui proyek KCJB. Menurut Direktur Transportasi Bappenas, Bambang Prihartono, sebenarnya proyek KCJB sudah direncanakan sejak tahun 2008. KCJB tidak hanya dibangun untuk mengatasi kepadatan arus transportasi Jakarta-Bandung yang selama ini bergantung pada jalan tol Cikampek, Cipularang, dan Padaleunyi, tetapi juga untuk membangun konektivitas antarkota dan antarkawasan dalam rangka mendukung capaian target pertumbuhan ekonomi 5 hingga 6 persen.

Proyek KCJB yang bernilai US\$5,5 miliar atau sekitar Rp74 triliun lebih ini diusung oleh PT. Kereta Cepat Indonesia Cina (KCIC), yakni perusahaan patungan antara PT. Pilar Sinergi BUMN Indonesia (konsorsium BUMN Indonesia) dan China Railway International, Co. Ltd. (konsorsium perusahaan Cina). Rencananya, KCJB akan melewati 2 provinsi (DKI Jakarta dan Jawa Barat) dan 9 kabupaten/kota (Kota Jakarta Timur, Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi, Kabupaten Karawang, Kabupaten Purwakarta, Kabupaten Bandung Barat, Kota Cimahi, Kota Bandung, dan Kabupaten Bandung), dengan *trase* (jalur)

*) Peneliti Muda Kebijakan Lingkungan pada Bidang Kesejahteraan Sosial, Pusat Penelitian, Badan Keahlian DPR RI.
Email: teddy@dpr.go.id.



sepanjang 142,3 kilometer. Total lahan yang dipergunakan seluas 637,6 hektar yang merupakan lahan milik TNI AU, ruang milik jalan tol (Jakarta-Cikampek, Cipularang, dan Padaleunyi), lahan Perhutani Region 3, lahan PTPN VIII, lahan PT. KAI, dan lahan publik.

KCJB menggunakan platform teknologi *Electric Multiple Unit* (EMU) Cina yang memungkinkan kereta melaju dengan kecepatan mencapai 350 km/jam. Namun, pada tahap awal operasi baru akan dicoba dengan kecepatan 200 km/jam sehingga waktu tempuh Jakarta-Bandung akan menjadi 45 menit. Tahap konstruksi KCJB direncanakan dimulai pada pertengahan 2016 hingga akhir tahun 2018, sedangkan tahap operasional akan dimulai pada 2019 dengan kurang lebih 50 tahun masa konsesi.

Dalam perkembangannya, proyek yang telah diselenggarakan peletakan batu pertama (*groundbreaking*) pada 21 Januari 2016 lalu, menimbulkan kontroversi dalam perizinan lingkungannya. Proses izin lingkungan yang berlangsung memunculkan anggapan dari banyak kalangan bahwa izin lingkungan yang diberikan hanya untuk mengejar seremonial *groundbreaking* saja. Namun, semua pihak perlu menilai KCJB secara objektif dalam kerangka yang utuh untuk mengambil kesimpulan atas kontroversi yang ada, baik dampak yang ditimbulkan maupun proses perizinan yang berlangsung.

Dampak Positif dan Negatif

Pembangunan KCJB berpotensi menggerakkan ekonomi masyarakat di sekitar lokasi proyek. Diperkirakan proyek KCJB akan menyerap tenaga kerja sebanyak 39 ribu orang pertahun pada masa konstruksi 3 tahun, 20 ribu orang selama 15 tahun pada masa konstruksi *transit oriented development* (TOD), dan 28 ribu orang selama 35 tahun pada masa operasional. Direktur Utama KCIC, Hanggoro Budi Wiryawan, menegaskan bahwa proyek KCJB mengutamakan penggunaan tenaga kerja informal lokal. Di samping itu, proyek KCJB akan menumbuhkan peluang pengadaan barang dan jasa, seperti penyewaan rumah, tumbuhnya rumah makan, penyedia katering, penyedia jasa transportasi, dan asisten rumah tangga. Peluang ini berlangsung tidak hanya pada tahap

konstruksi saja, tetapi juga selama KCJB beroperasi.

Di samping mengatasi kepadatan arus transportasi Jakarta-Bandung, pembangunan KCJB juga dipandang sebagai pemicu berkembangnya sentra ekonomi baru di kawasan yang dilintasi. Rencana pembangunan tujuan wisata baru di kawasan perkebunan Walini merupakan salah satu dampak positif yang perlu dipertimbangkan.

Namun, proyek KCJB juga membawa dampak negatif, seperti permasalahan sosial-ekonomi yang muncul diakibatkan oleh pembangunan. Ada puluhan ribu penduduk, sebagian besarnya adalah petani gurem dan buruh tani, yang akan kehilangan pekerjaan. Belum lagi dampak ekologis yang ditimbulkan akibat pembangunan KCJB yang melalui kawasan resapan air, kawasan hutan produksi tetap dan terbatas, kawasan pertanian pangan, dan daerah aliran sungai. Begitu pula dengan jalur KCJB yang melalui beberapa titik rawan gerakan tanah (di Km 87, 74, 79, dan 82) dan rawan banjir (di kawasan Tegalluar). Semua dampak penting tersebut, baik positif atau negatif, perlu ditelaah secara cermat dan penuh kehati-hatian agar pembangunan KCJB dapat mencapai tujuan diselenggarakannya kajian lingkungan, yaitu mengembangkan dampak penting positif dan menekan dampak penting negatif yang ditimbulkan.

Izin Lingkungan KCJB

Izin lingkungan merupakan prasyarat bagi sebuah usaha dan/atau kegiatan untuk memperoleh izin usaha. Dokumen penting yang harus ada dalam permohonan izin lingkungan adalah Analisa Mengenai Dampak Lingkungan Hidup (Amdal) yang merupakan instrumen bagi pihak yang berwenang dalam mengambil keputusan 'layak' atau 'tidak layak'-nya suatu usaha/kegiatan berdasarkan penilaian terhadap dampak pentingnya bagi lingkungan hidup. Dokumen Amdal terdiri atas Kerangka Acuan (KA), Analisis Dampak Lingkungan Hidup (Andal), serta Rencana Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Rencana Pemantauan Lingkungan (RKL-RPL).

Proses izin lingkungan KCJB berlangsung sangat cepat. Dokumen formal masuk pada 4 November 2015 dan ditetapkan pada 20 Januari 2016. Praktis,

proses perizinan lingkungan dilakukan hanya dalam 41 hari saja. Wajar bila banyak kalangan yang beranggapan bahwa izin lingkungan yang diberikan hanya untuk mengejar seremonial *groundbreaking* saja.

Dalam peraturan perundang-undangan memang tidak disebutkan berapa waktu minimal yang diperlukan untuk mengurus izin lingkungan, termasuk waktu minimal untuk menyusun Amdal hingga diterbitkan keputusan kelayakan lingkungan. Hal yang diatur adalah waktu maksimal pemrosesan sehingga sulit menilai apakah Amdal yang dikerjakan 'super cepat' serta merta melanggar aturan. Namun, percepatan yang dilakukan sebenarnya hanya sebatas administrasi atau birokrasi pengurusan. Selebihnya, secara teknis dokumen Amdal harus disusun menggunakan metode studi yang terukur dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

Idealnya Amdal dilakukan dalam jangka waktu setahun atau setidaknya melalui dua musim, yaitu hujan dan kemarau. Berdasarkan data BMKG untuk wilayah Jawa Barat, prakiraan awal musim hujan tahun 2015/2016 jatuh sekitar bulan Oktober dan November 2015. Ini berarti, pengambilan data primer untuk kebutuhan penyusunan Amdal sebaiknya dilakukan beberapa bulan sebelum dan setelah bulan Oktober/November agar data yang dikumpulkan dapat merepresentasikan kondisi musim sepanjang tahun.

Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan, Siti Nurbaya, menyatakan bahwa dari sisi lingkungan hidup, proyek KCJB sudah layak. Namun, tidak dipungkiri bila masih banyak perbaikan yang perlu dilengkapi KCIC. Dinyatakan pula bahwa perbaikan atas dokumen Amdal merupakan sesuatu yang lumrah dalam pengurusan Amdal. Akan tetapi, Direktur Eksekutif Walhi Jawa Barat, Dadan Ramdan, berpandangan lain. Ia menilai proyek KCJB dikategorikan sebagai pelanggaran terhadap aturan, baik tata ruang, perizinan, maupun Amdal.

Sejumlah catatan diberikan oleh Tim Teknis Komisi Penilai Amdal pada 18 Januari 2016 untuk ditindaklanjuti dalam Rapat Komisi Penilai Amdal sehari setelahnya. Catatan yang diberikan Tim Teknis tidak hanya bersifat teknis, tetapi juga tinjauan terhadap aspek legalitas,

seperti kesesuaian dengan rencana tata ruang wilayah (RTRW) dan kesesuaian dengan peraturan dan perundang-undangan terbaru. Di samping itu, Tim Teknis meminta pemrakarsa untuk melakukan kembali koordinasi dengan instansi terkait dan sosialisasi kepada masyarakat yang terkena dampak, meninjau ulang data rona lingkungan awal agar menggunakan data terbaru yang bersifat kuantitatif, memperdalam kajian dampak beberapa komponen lingkungan yang terkena dampak, bahkan pemrakarsa diminta untuk meninjau kembali proses pelingkupan dan metodologi prakiraan dampak yang notabene merupakan substansi pembahasan KA Andal yang telah ditetapkan sebelumnya pada 12 Januari 2016.

Keputusan kelayakan lingkungan dan izin lingkungan semestinya diberikan setelah catatan perbaikan telah selesai ditindaklanjuti oleh pemrakarsa. Dengan catatan panjang yang diberikan oleh Tim Teknis Komisi Penilai Amdal, banyak pihak yang meragukan KCIC mampu melakukan perbaikan yang memadai dalam waktu hanya satu hari, mengingat Sidang Komisi Penilai Amdal diselenggarakan pada 19 Januari dan izin lingkungan ditetapkan pada 20 Januari 2016.

Ketidakselarasan Dokumen Amdal dan RTRW

Keganjilan yang mendasar dalam proses perizinan lingkungan KCJB adalah pada saat ditetapkan, revisi RTRW tingkat provinsi maupun kabupaten/kota belum selesai dilaksanakan. Padahal, dalam Pasal 4 ayat (3) PP No. 27 Tahun 2012 tentang izin lingkungan dijelaskan bahwa dokumen Amdal tidak dapat dinilai dan wajib dikembalikan kepada Pemrakarsa apabila tidak sesuai dengan RTRW. Semestinya revisi RTRW dilakukan terlebih dahulu daripada penilaian dokumen Amdal.

Terkait revisi RTRW tersebut, pemerintah pusat telah merekomendasikan kepada gubernur dan 9 bupati/walikota yang dilalui jalur KCJB untuk segera melakukan revisi RTRW. Namun, surat rekomendasi tersebut tidak cukup mewakili proses revisi RTRW yang dalam pembahasannya masih akan melalui pertentangan dari berbagai pihak, salah satunya adalah surat keberatan yang dilayangkan oleh 5 perusahaan di

Karawang yang lahannya akan dilalui jalur KCIC. Ketidakselarasan dokumen Amdal KCJB dengan RTRW tersebut dapat menjadikan izin lingkungan KCJB yang telah diterbitkan menjadi tidak sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Penutup

Rencana pembangunan KCJB perlu dilihat dari berbagai sisi, baik dampak positif maupun dampak negatif yang ditimbulkan. Namun, proses perizinan lingkungan pembangunan KCJB yang dilakukan dalam waktu singkat dikhawatirkan akan merusak tatanan perizinan lingkungan di Indonesia. Bukan tidak mungkin, pengabaian terhadap kualitas dokumen Amdal dan prosedur perizinan lingkungan akan semakin marak terjadi di masa mendatang. Izin lingkungan pembangunan KCJB semestinya dilakukan secara berjenjang. Dimulai dari revisi RTRW, penyusunan dokumen Amdal, penilaian dokumen Amdal, dan bermuara pada penetapan kelayakan lingkungan serta izin lingkungan yang diselenggarakan secara transparan dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

DPR RI, melalui komisi terkait, perlu mendorong pemerintah agar menerapkan azas kehati-hatian dalam menetapkan izin lingkungan pembangunan KCJB. Bila diperlukan, pemerintah dapat menelaah kembali izin lingkungan yang telah diberikan jika ditemukan hal yang menyalahi aturan peraturan perundang-undangan dalam proses perizinan tersebut.

Referensi

- "Izin Kereta Api Cepat Direvisi", *Kompas*, 10 Februari 2016.
- "Update Prakiraan Musim Hujan 2015 - 2016 di Indonesia", http://www.bmkg.go.id/BMKG_Pusat/Informasi_Iklim/Prakiraan_Iklim/Prakiraan_Musim_bmkg, diakses 16 Februari 2016.
- Agus Supriyanto dan Khairul Anam, "Akrobat Proyek Kereta Cepat", *Tempo*, 14 Februari 2016.
- Arie C. Meliala, "Kereta Cepat Masih Tersendat", *Pikiran Rakyat*, 5 Februari 2016.
- Edi Ginting. 16 Februari 2016. Metro Realitas: "Kereta Cepat Penuh Siasat". Metro TV: Jakarta.
- Ichsan Amin, Nuazis, M. Solehudin, "Tim Penilai Sebut Amdal Dibuat Terlalu Dini", *Koran Sindo*, 21 Januari 2016.
- Indra Nugraha, "Amdal Kereta Api Cepat Bandung-Jakarta Dinilai Banyak Kelemahan", <http://www.mongabay.co.id/2016/01/18/amdal-kereta-api-cepat-bandung-jakarta-dinilai-banyak-kelemahan/>, diakses 16 Februari 2016.
- Lily Rusna Fajriah, "Alasan Pemerintah Jokowi Bangun Kereta Cepat Jakarta-Bandung", 12 Februari 2016, <http://ekbis.sindonews.com/read/1084819/34/alasan-pemerintah-jokowi-bangun-kereta-cepat-jakarta-bandung-1455272619>, diakses 22 Februari 2016.
- Muhammad Nursyamsyi, "Tarik Ulur Kereta Cepat", *Republika*, 11 Februari 2016.
- Novianti Nurulliah dan Nuryani, "Kereta Cepat Dihadang PTUN", *Pikiran Rakyat*, 6 Februari 2016.
- Rizky Jayamara, "Kereta Cepat Bukan Prioritas", *Republika*, 11 Februari 2016.