

INSTRAN.org - Penyelesaian proyek kereta api (KA) cepat Jakarta-Bandung dipastikan mundur menjadi tahun 2022. Selain karena pengaruh pandemi virus corona (Covid-19), proyek ambisius tersebut juga masih terkendala pembebasan sebidang lahan di kawasan Bandung. Target terbaru pembangunan proyek senilai Rp80 triliun itu mundur setahun dari rencana semula rampung pada tahun depan seperti pernah diungkapkan oleh Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi pada Februari lalu.

Dilanjutkannya pembangunan proyek tersebut diharapkan bisa tepat waktu guna menghindari bengkaknya anggaran. Untuk itu, perlu upaya ekstra agar PT Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC) selaku pengelola bisa memenuhi target dua tahun ke depan.

“Memang progresnya sempat melambat. Tapi, ini kita targetkan rampung 2022. Kalau makin molor atau kelamaan, biaya investasinya buat kita sebagai investor ya semakin mahal nanti,” ucap Direktur Utama KCIC Chandra Dwiputra di Kawasan Stasiun Halim, Jakarta, kemarin. Proyek KCIC semula menelan investasi Rp70 triliun namun dalam perkembangannya meningkat menjadi Rp80 triliun. Chandra menambahkan pandemi Covid-19 juga menyebabkan tertundanya proyek tersebut karena tenaga kerja asing (TKA) asal China sempat tertahan di negaranya. Ihwal belum rampungnya pembebasan tanah, Chandra mengonfirmasi bahwa masih ada lahan bermasalah di area Bandung. Dia pun berjanji segera menuntaskan itu. “Sudah masuk tahap konsinyasi. Lahan itu hanya sekitar 0,002% atau sekitar 118 meter persegi,” ungkapnya.

Terkait progres pengerjaan konstruksi, data KCIC menyebutkan, sampai pekan ketiga Juli 2020 telah mencapai 53,30%, meningkat cukup signifikan dibanding Februari lalu 44%. Dia pun menyangkal proyek tersebut pernah terhenti akibat Covid-19.

“Hanya tersendat karena tenaga kerja China kan ada yang pulang kampung di saat Imlek. Mereka tertahan tidak bisa ke Indonesia dan ternyata Covid-19 menjadi pandemi. Setelah lockdown mulai dibuka, proyek ini jalan lagi lebih lancar,” ungkap Chandra.

Untuk mendukung proyek tersebut, PT KCIC harus bekerja ekstra keras karena medan yang dilalui cukup sulit, terutama di kawasan Kabupaten Bandung Barat. Sebagai gambaran, KCIC harus membuat 13 terowongan untuk menembus perbukitan. Jalur KA cepat itu juga melewati tingkat elevasi yang berbeda sehingga harus dibangun lintasan secara elevated (layang) sepanjang 80 kilometer (km).

Kereta Cepat Jakarta Bandung total akan memiliki panjang 142,3 km dengan empat stasiun pemberhentian, yaitu Stasiun Halim, Karawang, Walini, hingga Tegalluar di Bandung. Kereta cepat ini bisa mempersingkat waktu tempuh Jakarta-Bandung hanya sekitar 46 menit. Sebagai perbandingan, saat ini perjalanan Jakarta-Bandung paling cepat memakan waktu dua jam melalui jalan tol.

Selain proyek kereta cepat Jakarta-Bandung, pemerintah juga sedang berupaya untuk membangun kereta semicepat Jakarta-Surabaya. Presiden Joko Widodo bahkan sempat menginstruksikan agar jalur kereta cepat Jakarta-Bandung diintegrasikan atau diperpanjang hingga ke Surabaya, Jawa Timur.

Namun, terkait wacana tersebut, Chandra menyebutkan bahwa hal itu merupakan ranah pemerintah selaku pembuat kebijakan. KCIC hanya sebagai kebijakan dan belum mendapat arahan lebih lanjut terkait rencana integrasi kereta cepat Jakarta-Bandung-Surabaya tersebut. Pada pertengahan Juni lalu, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi menyatakan, proyek kereta semicepat Jakarta-Surabaya dan kereta cepat Jakarta-Bandung akan berjalan sesuai target meski ada hambatan Covid-19.

Sekadar diketahui, proyek kereta semicepat Jakarta-Surabaya akan dikerjakan Pemerintah

Indonesia bersama Japan International Cooperation Agency (JICA) dengan nilai investasi sekitar Rp60 triliun.

### **2.000 TKA Asing**

Sementara itu, Kementerian Ketenagakerjaan (Kemnaker) menyatakan, dalam pengerjaan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung terdapat 12.000 pekerja yang terlibat. Dari jumlah tersebut, sebanyak 2.000 orang merupakan tenaga kerja asing (TKA) asal China dan 10.000 tenaga kerja dari dalam negeri. Meski demikian, Menteri Ketenagakerjaan (Menaker) Ida Fauziyah menegaskan bahwa penggunaan jasa TKA China ini sudah sesuai Rencana Penggunaan Tenaga Kerja Asing (RPTKA).

“Saya pastikan pengerjaannya sudah sesuai RPTKA dan juga perbandingan pekerja China dibanding lokal 1:5,” ujar Ida saat meninjau proyek kereta cepat di Jakarta kemarin.

Dia mengatakan, tidak ada yang perlu dikhawatirkan dari jumlah pekerja China tersebut karena pemerintah tetap mengutamakan pekerja lokal.

“Kita tetap mengutamakan pekerja lokal dan pekerja China hanya untuk transfer ilmu, pengetahuan, dan teknologi karena mereka yang punya pengalaman proyek kereta cepat, kita belum,” ungkap Ida.

Ida menambahkan, keberadaan TKA China diperlukan karena buku manual, prosedur, dan petunjuk peralatan serta proyek masih dominan menggunakan bahasa China.

“TKA China ini tidak akan lama, maksimal enam bulan dan transfer ilmu dan teknologi sudah diberikan. Yang akan jangka panjang adalah pekerja kita yang lokal,” tegas Ida.

Di bagian lain, pengamat transportasi dari Universitas Gadjah Mada Agus Taufik Mulyono mengatakan, molornya target pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung tidak akan berpengaruh banyak terhadap ekonomi maupun logistik di masa pandemi Covid-19. Menurut dia, di masa pandemi Covid-19 masyarakat tidak akan berpikir mengenai waktu perjalanan sebab sektor ekonomi juga tidak bisa berjalan 100%.

“Sebenarnya lebih dari itu, kalau cuma berpikir travel time, tidak akan banyak pengaruhnya sebab pandemi Covid-19 itu adalah permasalahan global. Dan, lumrah bahwa semua proyek besar, terutama proyek infrastruktur, bakal molor,” ungkapnya kepada SINDO Media di Jakarta kemarin.

Di masa pandemi Covid-19, kata dia, ekonomi yang digerakkan oleh logistik akan tetap berjalan dengan memanfaatkan jalur eksisting yang ada.

“Praktis perekonomian juga tidak berjalan 100% karena masih pandemi. Jadi kalau proyek infrastruktur itu molor, ya wajar karena pertimbangan kesehatan,” ujar Agus Taufik yang juga ketua presidium Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) ini.

Dia menjelaskan, isu transportasi akan berbeda jika bicara proyek kereta cepat Jakarta-Bandung sebelum masa pandemi. Saat itu transportasi antara Jakarta-Bandung memang memerlukan transportasi alternatif di luar yang tersedia saat ini seperti jalan tol dan kereta reguler.

“Akan berbeda kalau kita bicara dampak ekonomi sebelum masa pandemi. Jelas Bandung sangat membutuhkan proyek ini sebab di Bandung itu sangat jarang event-event internasional karena permasalahan akses. Lewat jalan tol, macet, naik kereta api juga terbatas,” ungkapnya. Dia menambahkan, molornya pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung masih bisa dimaklumi selama perekonomian berjalan.

“Meski tidak 100%, tapi sekarang kan fokus pemerintah bagaimana kesehatan itu bisa beriringan dengan produktivitas. Tapi, tidak akan 100%, makanya tidak hanya proyek kereta cepat saja yang ditunda, namun kalau perlu, semua proyek PSN ditunda karena masalah

pandemi ini,” pungkasnya.

Anggota DPR Komisi V Muhammad Aras mengaku prihatin dengan tertundanya proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. Meski begitu, dia memahami langkah pemerintah akibat penundaan karena alasan Covid-19.

“Tapi, harus jelas penundaan itu juga hendaknya memberikan efek positif kepada masyarakat. Misalnya, kalau ada pengalihan anggaran, bisa dialihkan ke program padat karya,” ungkapnya. Dia menambahkan, banyak hal yang harus diantisipasi pemerintah terkait dengan tertundanya pembangunan proyek infrastruktur di masa pandemi ini. “Kita cukup memahami selama ada alasan yang jelas dan Covid-19 ini harus diantisipasi dengan program yang lain memberikan efek positif kepada masyarakat,” pungkasnya.

Sumber : Koran Sindo, 28 Juli 2020

<https://ekbis.sindonews.com/read/115234/34/molor-lagi-membengkak-lagi-1595891275/30>