



BAPPENAS

Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/
Badan Perencanaan Pembangunan Nasional

e-klipping

Kumpulan Berita Harian Media Online

SUBJEK

SARANA DAN PRASARANA

Kamis, 6 Juli 2023

BIRO HUMAS, KEARSIPAN DAN TATA USAHA PIMPINAN
Perpustakaan
2023

Daftar Isi

1. KAJIAN AMDAL JALUR KERETA DI IKN SEGERA DIMULAI – *Media Online Bisnis Indonesia*
2. RAPOR SDGs INDONESIA – *Media Online Kontan*

Bisnis Indonesia

REFERENSI BISNIS TERPERCAYA

KAMIS, 6 JULI 2023

| SISTEM TRANSPORTASI |

KAJIAN AMDAL JALUR KERETA DI IKN SEGERA DIMULAI

Bisnis, JAKARTA — Kementerian Perhubungan akan memulai studi analisis dampak lingkungan (amdal) untuk jalur Kereta Bandara Sultan Aji Muhammad di Sepinggan, Balikpapan menuju Kawasan Inti Pusat Pemerintah (KIPP) IKN.

Lorenzo Anugrah Mahardhika
lorenzoanugrah@bisnis.com

Direktur Jenderal Perkeretaapian Kemenhub, Risal Wasal, menjelaskan pembangunan jalur kereta api di kawasan IKN dan sekitarnya menjadi salah satu prioritas kegiatan pada 2024.

Dia mengatakan, pihaknya memiliki tiga proyek perkeretaapian untuk mendukung Ibu Kota Negara (IKN) Nusantara pada 2024.

Selain studi amdal untuk jalur Kereta Bandara Sepinggan—IKN, Kemenhub juga melakukan kajian studi amdal juga akan dikerjakan pada jalur kereta api perkotaan Balikpapan ke KIPP IKN.

"Kami juga akan melakukan survei investigasi desain (SID) untuk kereta antar kota Trans Kalimantan dan Kalimantan Timur," kata Risal dalam Rapat Dengar Pendapat dengan Komisi V DPR RI di Kompleks Parlemen, Jakarta, Rabu (5/7).

Risal mengatakan Ditjen Perkeretaapian mengajukan usulan anggaran 2024 sebesar Rp9,68 triliun. Dia menuturkan, dana tersebut akan digunakan di antaranya untuk belanja pegawai sebesar Rp141,5 miliar dan belanja barang operasional sebesar Rp105,8 miliar.

Kemudian, anggaran untuk

belanja barang non operasional diusulkan sebesar Rp2,92 triliun yang terdiri atas belanja barang operasional sebesar Rp105,82 miliar, belanja barang badan layanan umum (BLU) sebesar Rp45,85 miliar, serta belanja barang non operasional sebesar Rp2,77 triliun.

Risal memaparkan belanja barang nonoperasional meliputi *infrastructure, maintenance, & operation (IMO)*, kegiatan perawatan prasarana kereta api, pembayaran *availability payment* untuk kereta Makassar—Parepare, dukungan terhadap IKN, dan subsidi kereta api perintis dan program mudik motor gratis (Motis) pada masa angkutan Lebaran.

Selanjutnya, belanja non operasional juga mencakup pemenuhan *readiness criteria*, penguatan fungsi regulator, serta kegiatan operasional, pelayanan dan perawatan. Sementara itu, total usulan anggaran belanja modal Ditjen Perkeretaapian adalah sebesar Rp6,31 triliun.

Sebelumnya, Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Ditjen Perkeretaapian Kemenhub Djaroet Tri Wardhono menyebutkan pembangunan jalur kereta api (KA) di Ibu Kota Negara (IKN) Nusantara yang digarap mulai 2025.

Menurutnya, jalur kereta api tersebut akan melalui Balikpapan menuju kawasan inti perkotaan di IKN. Kemenhub juga tengah mengkaji karakteristik dari lahan yang akan dilalui oleh jalur kereta.

"Proyeksi pembangunan kereta untuk di IKN masih di atas tahun 2025," kata Djaroet.

Dia menambahkan *trans* jalur KA tersebut akan mengikuti jalan tol yang dibangun Kementerian PUPR di IKN Nusantara.

Berdasarkan lampiran dalam Peraturan Presiden No. 64 tahun 2022 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Nasional Ibu Kota Nusantara Tahun 2022-2042, terdapat dua jalur KA perkotaan yang jadwal pengerjaannya dimulai pada tahap 1, periode 2022—2024.

Pertama, pembangunan jalur KA perkotaan yang menghubungkan WP KIPP—WP IKN Barat—WP IKN Timur 1—WP IKN Timur 2—WP IKN Utara. *Kedua*, pembangunan jalur KA perkotaan yang menghubungkan WP IKN Barat—WP IKN Timur 2. Keduanya didanai dari APBN dan atau sumber lain yang sah.

KERETA CEPAT
Dalam perkembangan lain, Risal

“Kami juga akan melakukan survei investigasi desain (SID) untuk kereta antar kota Trans Kalimantan dan Kalimantan Timur.
”

Wasal mengatakan Kereta Cepat Jakarta Bandung (KCJB) dan LRT Jabodebek akan diluncurkan secara bersamaan pada 18 Agustus 2023 mendatang.

Pada periode tersebut, LRT Jabodebek telah memasuki masa operasi komersial, sedangkan KCJB melakukan uji coba dengan jumlah penumpang yang dibatasi.

Proyek kereta cepat tersebut nantinya akan diteruskan hingga ke Surabaya. Meski demikian, Risal tidak menyebutkan secara detail kapan proyek lanjutan tersebut akan berjalan.

"Meski namanya masih Kereta

Cepat Jakarta—Bandung, Kereta cepat akan kami programkan untuk diteruskan sampai Surabaya melewati Yogyakarta," jelas Risal. Menurut waktu tempuh Jakarta ke Bandung dengan menggunakan Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) adalah selama 39 menit.

Waktu tempuh tersebut sudah termasuk perjalanan dengan KA feeder dari Stasiun Padalarang ke Stasiun Bandung. Waktu tempuh dari Stasiun Padalarang ke Stasiun Bandung sendiri adalah sekitar 15 menit.

"Total waktu perjalanan Jakarta-Bandung dengan kereta cepat adalah 39 menit, dengan 15 menit menggunakan KA feeder," kata Risal.

Sebelumnya, PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) selaku kontraktor KCJB telah memulai uji coba rangkaian *electric multiple unit (EMU)* atau kereta penumpang. Pengujian masih dilakukan dengan *comprehensive inspection train (CIT)* atau kereta inspeksi hingga 350 km per jam.

Manager Corporate Communication KCIC Emir Monti memaparkan, saat ini pengujian telah memasuki tahap selanjutnya, yaitu rangkaian kereta penumpang dengan pola uji coba belum diperuntukkan mengangkut penumpang. ■

Pembangunan jalur kereta di IKN Nusantara terbagi dalam beberapa fase, seperti tertuang dalam Peraturan Presiden No. 64 tahun 2022 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Nasional Ibu Kota Nusantara Tahun 2022-2042. Selain jalur KA, ada pula pengembangan stasiun dan stasiun operasi.

Sumber: Lampiran Peraturan No. 64 tahun 2022
BISNIS/ADITYA EXO



Sistem Jaringan Mobilitas & Konektivitas

• Jalan Arteri Primer
9 Ruas

• Jalan Kolektor Primer
14 Ruas

• Jalan Tol
1 Ruas

• Koridor BRT
13 koridor

• Terminal Tipe A
1 Terminal

• Terminal Tipe B
2 Terminal

• Stasiun kereta api
3 stasiun antar kota,
11 stasiun perkotaan

Rencana Pembangunan Jalur KA di IKN

KA Antarkota	Sumber Dana	Pelaksana	Waktu
Pembangunan jalur KA Banjarmasin - Pantai Lango - Karang Joang - Sp Samboja - Samarinda	APBN dan/atau sumber lain yang sah	Otorita IKN dan/atau Masyarakat	Tahap 1 (2022-2024), Tahap 2 (2025-2029), Tahap 3 (2030-2034), Tahap 4 (2035-2039)
Pembangunan jalur KA WP KIPP - WP IKN Barat - WP IKN Timur 1 - Sp. Samboja - Karang Joang - Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman.	APBN dan/atau sumber lain yang sah	Otorita IKN dan/atau Masyarakat	Tahap 1 (2022-2024), Tahap 2 (2025-2029), Tahap 3 (2030-2034), Tahap 4 (2035-2039)

KA Perkotaan	Sumber Dana	Pelaksana	Waktu
Pembangunan jalur KA Perkotaan yang menghubungkan WP KIPP - WP IKN Barat - WP IKN Timur 1 - WP IKN Timur 2 - WP IKN Utara	APBN dan/atau sumber lain yang sah	Otorita IKN dan/atau Masyarakat	Tahap 1 (2022-2024), Tahap 2 (2025-2029), Tahap 3 (2030-2034), Tahap 4 (2035-2039)
Pembangunan jalur KA Perkotaan yang menghubungkan WP IKN Barat - WP IKN Timur 2	APBN dan/atau sumber lain yang sah	Otorita IKN dan/atau Masyarakat	Tahap 1 (2022-2024), Tahap 2 (2025-2029), Tahap 3 (2030-2034), Tahap 4 (2035-2039)

Hlm: 19 - Kolom: Investasi

Rapor SDGs Indonesia

Bulan Juni 2023 dunia kembali mendapatkan suguhan data yang penting. Sejak tiga tahun lampau kita menyaksikan bahwa upaya global dalam menggapai keberlanjutan melalui pembangunan tidaklah memuaskan.

Kalau sebelumnya sudah diketahui bahwa dunia tak cukup sungguh-sungguh dalam mengupayakan keberlanjutan, wabah Covid-19 menambah berat perjuangan. Bukan saja beberapa tujuan menjadi stagnan, sebagiannya malah seperti mundur beberapa tahun.

Indonesia adalah salah satu di antara sedikit negara yang beruntung dalam hal ini. Dalam kondisi di-dera wabah global itu, antara 2020 hingga 2022 kita mengalami peningkatan peringkat Sustainable Development Goals (SDGs).

Tadinya kita ada di peringkat 101 di tahun 2020. Setahun kemudian, ketika banyak negara mengalami kemerosotan skor, kita bisa mempertahankannya, bahkan naik tipis, sehingga peringkat Indonesia menjadi 97. Tahun berikutnya, 2022, kita kembali mengalami kenaikan peringkat yang signifikan, yaitu ada di 82. Naik 15 peringkat dalam setahun jelas adalah prestasi yang mengagumkan.

Oleh karena itu, mereka yang bekerja mendorong keberlanjutan di Indonesia merasa harap-harap cemas ketika dokumen Sustainable Development Report 2023: Implementing SDG Stimulus

terbit. Mereka semua seperti menahan nafas dan sangat ingin mengetahui apakah kita bisa naik lagi, sekadar mempertahankan peringkat, atau sebaliknya, malah mengalami kemerosotan.

Syukurlah, ketika laporan itu terbit, dan datanya dibuka, kita kembali seperti mendapatkan hadiah. Kita kini berada di peringkat 75, alias naik lagi tujuh peringkat dalam satu tahun. Tentu ini perlu disyukuri, lantaran rapor ini bukanlah pemeringkatan yang asal-asalan. Pimpinan

penulisnya adalah salah satu 'dewa' dalam pembangunan berkelanjutan, yaitu Jeffrey Sachs. Dia mustahil main-main dengan data. Kalau dia bilang keberlanjutan di Indonesia itu peringkatnya membaik, kita bisa sungguh berharap memang itu adalah kondisi objektifnya.

Kalau kita melihat dengan lebih detail laporan itu, kita menjadi mahfum atas apa saja yang membuat rapor Indonesia itu membaik. Pekerjaan rumah kita jelas masih banyak. Peringkat 75 dari 166 bukanlah posisi yang hebat, sebetulnya, walaupun kecenderungannya memang terus naik.

Dari 17 tujuan SDGs, rapor kita masih merah di enam tujuan, delapan tujuan mendapatkan warna oranye, sementara yang kuning ada tiga tujuan.

Belum satupun tujuan mendapatkan warna hijau, yang artinya di tahun ini

belum ada tujuan di tahun 2030 yang sudah tercapai. Yang terdekat dari pencapaian, alias yang mendapatkan warna kuning, itu adalah SDG4 (pendidikan), SDG12 (produksi dan konsumsi yang berkelanjutan), dan SDG13 (iklim).

Dengan membandingkan kondisi 2022 dengan 2023 kita juga bisa mendapatkan gambaran lebih jauh. Tahun lalu, bahkan dari tahun sebelumnya, SDG7 (energi bersih) kita sudah oranye, kini malah kembali menjadi merah.

Yang membaik adalah SDG11 (kota dan pemukiman yang berkelanjutan) dan SDG17 (kemitraan). Tetapi, ini sebetulnya belumlah bisa dinyatakan sebagai kemajuan yang signifikan. Rapor kita di tahun 2021 atas SDG 11 memang merah, namun SDG17 sebetulnya pernah oranye di tahun 2021, kemudian terpukul mundur kembali menjadi

merah di tahun 2022. Artinya, pada beberapa tujuan mungkin kita masih berada pada wilayah yang rawan untuk turun. Upaya yang sungguh-sungguh dari seluruh pemangku kepentingan pembangunan sangatlah diperlukan untuk mencegah agar kita tak lagi terpeleset ke zona merah.

Hal yang sangat penting untuk diingat adalah bahwa SDGs ini bukanlah tanggung jawab pemerintah semata. Pemerintah memiliki sumberdaya yang terbatas. Dari lebih Rp 20.000 triliun perkiraan GDP Indonesia di tahun ini, pemerintah hanya berkontribusi sedikit di atas Rp 3.000 triliun saja.

Jauh lebih besar sumberdaya finansial yang berada di luar pemerintah—yaitu di perusahaan dan masyarakat—yang bisa dipergunakan untuk mendorong pencapaian SDGs yang lebih tinggi lagi.

Oleh karena itu, sangatlah

penting bagi perusahaan—komersial maupun sosial—untuk mengarahkan bisnis intinya untuk menjadi semakin berkelanjutan. Demikian juga, masyarakat bisa membantu dengan membelanjakan dan menginvestasikan uangnya dalam pilihan-pilihan yang juga berkelanjutan.

Ke mana saja fokus perusahaan bisa diarahkan? Walaupun seluruh tujuan SDGs itu perlu dihindarkan, namun dalam waktu yang tersisa hingga 2030, jelas perusahaan-perusahaan komersial dan sosial perlu melihat di mana saja rapor kita masih merah. Dari laporan yang baru terbit itu, kita tahu bahwa SDG2 (keamanan pangan), SDG3 (kesehatan), SDG7 (energi bersih), SDG14 (kehidupan di air), SDG15 (kehidupan di darat), dan SDG16 (perdamaian, keadilan, dan institusi yang kuat) adalah yang masih sangat tertinggal.

Oleh karena itu, bisnis yang bisa memajukan ketersediaan pangan, kesehatan, energi bersih, restorasi dan regenerasi ekosistem perairan dan daratan sangat perlu dibangun.

Bisnis juga sangat perlu untuk turut membangun institusi yang makin demokratis. Sebaliknya, bisnis yang membahayakan keamanan pangan, meningkatkan penyakit, mempertahankan energi kotor, yang merusak daratan dan lautan, juga yang menggerogoti demokrasi, haruslah disingkirkan. ■