

Latar Belakang

Kota Bandung merupakan salah satu kota dengan masalah transportasi yang cukup besar termasuk kemacetan. Hal tersebut terjadi akibat dari pertumbuhan penduduk Indonesia yang semakin meningkat sehingga kebutuhan akan transportasi juga semakin meningkat. Buruknya transportasi umum yang beroperasi juga menyebabkan kemacetan di Bandung. Untuk mengatasi permasalahan transportasi terutama kemacetan tersebut maka dibangun kereta berkecepatan tinggi yang menghubungkan kota Jakarta dengan kota Bandung Provinsi Jawa Barat. Rencana pembangunan jalur Kereta Cepat Jakarta - Bandung akan memiliki panjang mencapai 142,3 km dengan empat stasiun pemberhentian, yakni Stasiun Halim, Karawang, Walini, hingga Tegalluar, Badung.

Berdasarkan Peraturan Presiden nomor 107 tahun 2015, pembiayaan proyek kereta cepat Jakarta – Bandung sama sekali tidak menggunakan dana APBN karena proyek ini menggunakan skema business to business. Pemerintah hanya memberikan jaminan mengenai konsistensi kebijakan pembangunan kereta cepat dan kepastian hukum berupa Surat Jaminan Kelayakan Usaha (SJKU). Salah satu syarat agar proyek tersebut dapat dilaksanakan adalah dengan adanya izin perjanjian konsesi antara pemerintah Indonesia dengan PT KCIC. Dalam proyek ini, masa konsesi yang telah disetujui adalah selama 50 tahun terhitung sejak 31 Mei 2019 (Marantika et.al, 2017).

Pembangunan kereta cepat Jakarta – Bandung ini menimbulkan dampak terhadap masyarakat seperti limbah konstruksi. Secara global, volume limbah meningkat dengan cepat, bahkan lebih cepat daripada laju urbanisasi. Saat ini, kota-kota di dunia menghasilkan sekitar 1,3 miliar ton limbah padat per tahun. Volume ini diperkirakan akan meningkat menjadi 2.2 miliar ton pada tahun 2025 (Hoorweg & Bhada-Tata, 2012 dalam Wahi et.al 2016). Menurut Ervianto, 2010 dalam Putra et.al, 2018 limbah konstruksi adalah sampah yang berupa sisa material konstruksi dan sampah lainnya yang berasal dari aktivitas selama pelaksanaan konstruksi, pembongkaran dan pembersihan lahan pada awal pelaksanaan proyek.

Proyek pembangunan telah direncanakan setiap tahun dan rencana pembaruan kota menyebabkan pembongkaran bangunan yang ada pembongkaran. Masa hidup rata-rata bangunan adalah 23,31 tahun. Sebagian besar limbah konstruksi adalah milik sumber daya yang dapat dimanfaatkan untuk sumber daya terbarukan. Seperti blok beton bekas, baja, kayu, kaca, dll, bisa sekarang melalui situs konstruksi untuk mengurangi, atau transportasi ke pabrik daur ulang untuk menjadi sumber daya. Proses daur ulang bisa berkurang menggunakan bahan alami dan mengurangi menimbulkan limbah konstruksi. Taiwan Environmental Protection Administration (TEPA) memprakarsai sistem online pada tahun 1997 untuk mengelola limbah dengan lebih baik. Setelah tiga tahun pengujian, Industrial Waste Control Center (IWCC) (IWCC) secara resmi didirikan di Jakarta 2000 yang berfungsi seperti integrasi online, mobilisasi, dan alat analisis. Limbah konstruksi harus diangkut ke fasilitas pengolahan. Sistem pelaporan telah ditingkatkan untuk tidak hanya melacak aliran limbah, tetapi juga untuk memantau jumlah aktual limbah yang dihasilkan (Lai 2016).

Pengelolaan limbah pada dasarnya, melibatkan pengumpulan, transportasi, pengolahan, pembuangan, pengelolaan dan pemantauan bahan limbah. Pengelolaan limbah memperlakukan semua bahan sebagai satu kelas, baik itu padat, cair, zat gas atau radioaktif. Ini juga berusaha mengurangi dampak lingkungan yang berbahaya dari setiap penggunaan metode yang paling

tepat. Ukuran pengelolaan limbah untuk diadopsi akan tergantung pada sumbernya, karena limbah karakteristik dan komposisi berbeda menurut sumber, (Tchobanoglous et al, 1993 dalam Coker et.al 2016).