High-Speed Rail Megaproject and Regional Transformation:
Urban Geopolitics of Transit-Led Urbanization
PROGRAM RISET DOSEN MUDA ITB 2026

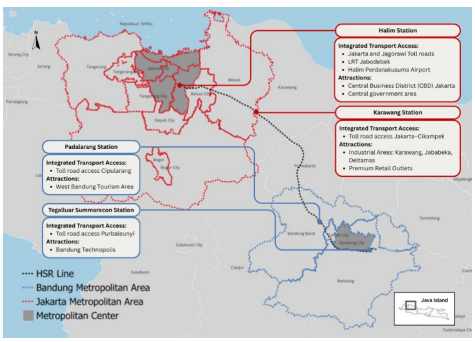
Tessa Talitha, S.T., M.A., Ph.D.[1], Prof. Dr. Delik Hudalah, S.T., M.T., M.Sc.[1], Prof. Tim Oakes[2]
[1] Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan
[2] University of Colorado Boulder

Latar Belakang

Diskursus mengenai *infrastructure-led urbanization* berargumen bahwa koridor infrastruktur tidak sekadar menghubungkan kota-kota yang sudah ada, melainkan secara aktif menata ulang wilayah yang dilintasinya—mengubah lanskap, tatanan tata kelola, serta pola transformasi perkotaan (Hudalah, 2026; Kanai dan Schindler, 2022; Vegliò dkk., 2025). Studi-studi ini menekankan "*corridorization*" sebagai proses yang secara aktif mengubah ruang dan komunitas yang berada di "in-between spaces" dalam koridor tersebut, yang menunjukkan bahwa area ini merupakan lokasi penting bagi urbanisasi, transformasi penghidupan, dan munculnya konektivitas regional (Addie, 2015; Young & Keil, 2010, 2014).

Kereta Cepat Jakarta–Bandung (KCJB) menyajikan kasus yang sangat menarik untuk memahami dinamika lokal dalam pengembangan koridor. Sebagai salah satu proyek unggulan *Belt and Road Initiative* (BRI) di Asia Tenggara sekaligus Proyek Strategis Nasional (PSN) Indonesia, proyek ini merepresentasikan titik temu antara pendanaan infrastruktur transnasional dengan prioritas pembangunan nasional (Negara dan Suryadinata, 2018; Salim dan Negara, 2016). Proyek ini dirancang sebagai katalis bagi pertumbuhan perkotaan baru, *transit-oriented development* (TOD), peningkatan sektor industri, serta integrasi ekonomi regional (KCIC, 2016). Inti dari aspirasi ini adalah harapan bahwa koridor tersebut akan memicu urbanisasi, tidak hanya di dalam pusat metropolitan Jakarta dan Bandung, tetapi juga di area stasiun antara—khususnya Karawang, Padalarang, dan Tegalluar—yang diproyeksikan akan muncul sebagai pusat baru bagi aktivitas ekonomi dan perluasan wilayah metropolitan.

Keywords: *Infrastructure-led Urbanization, Corridorization, In-Between Spaces,* Kereta Cepat Jakarta-Bandung



Gambar 1. Peta Rute KCJB

Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji bagaimana urbanisme koridor berkembang di tiga kawasan stasiun perantara di sepanjang jalur KCJB. Dengan menggunakan konsep *in-between spaces*, kami berpendapat bahwa kawasan-kawasan ini bukan sekadar lokasi untuk pengembangan TOD di masa depan, melainkan tempat di mana kehadiran kereta cepat berinteraksi dengan permukiman yang sudah ada, penggunaan lahan, rencana pembangunan daerah, serta kepentingan investasi (lihat Hudalah, 2026; Tassadiq dkk., 2025; Zajontz, 2024). Interaksi ini menghasilkan bentuk dan lintasan transformasi perkotaan yang beragam, yang tercermin dalam variasi perubahan penggunaan lahan, inisiatif investasi, serta cara kereta cepat tersebut diintegrasikan ke dalam terhadap agenda pembangunan lokal.



Gambar 2. Perbandingan Wilayah Sekitar Stasiun

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan desain studi kasus kualitatif guna menelaah bagaimana koridor KCJB diterjemahkan ke dalam berbagai hasil spasial yang beragam dan bagaimana hal tersebut dialami di area sekitar stasiun. Data empiris dikumpulkan melalui observasi lapangan, analisis dokumen, dan wawancara semi-terstruktur. Secara keseluruhan, tujuh belas wawancara dilakukan dengan para pemangku kepentingan yang terlibat langsung dalam—atau terdampak oleh—perencanaan dan implementasi KCJB. Para pemangku kepentingan ini mencakup tiga konsultan proyek, perwakilan dari dua kementerian nasional, pejabat dari tiga badan usaha milik negara (BUMN), empat perwakilan pemerintah provinsi dan tiga pemerintah kota, satu perusahaan swasta, serta empat perwakilan warga lokal dari masing-masing area stasiun. Observasi lapangan dilakukan di sekitar area stasiun untuk mendokumentasikan kondisi lingkungan terbangun, penggunaan lahan, konektivitas, dan aktivitas sehari-hari. Sementara itu, dokumen perencanaan, materi kebijakan dan regulasi, laporan proyek, serta sumber sekunder relevan lainnya ditelaah untuk melacak proses kelembagaan dan tata kelola yang mendasari pengembangan KCJB beserta stasiun-stasiunnya.

Hasil Penelitian

Hasil penelitian menunjukkan tiga skenario utama terkait perkembangan wilayah *in-between spaces* di sepanjang koridor perkotaan Jakarta-Bandung. Pertama, koordinasi yang relatif lemah antara pemerintah pusat dan daerah berkontribusi pada penyediaan infrastruktur yang tidak terpadu serta geografi perkotaan di ruang antara yang terfragmentasi (Hudalah dkk., 2019). Dalam kasus Karawang, skenario ini mencakup munculnya spekulasi yang berorientasi pada sektor ritel sebagai respons pihak swasta terhadap penurunan pengembangan kawasan industri. Dengan demikian, KCJB telah menambahkan lapisan restrukturisasi perkotaan baru ke dalam lanskap peri-urban yang memang sudah kompleks. Dalam skenario kedua, muncul konsekuensi yang tidak direncanakan akibat strategi pengembangan KCJB yang didorong oleh pihak eksternal, yang mungkin menuntut pendekatan pragmatis dalam pembentukan ruang antara. Sebagaimana terlihat di Padalarang, kesenjangan antara retorika TOD dan konfigurasi aktual di area stasiun menunjukkan bagaimana proyek infrastruktur justru dapat memperkuat—alih-alih mengatasi—fragmentasi sosio-spasial yang sudah ada. Sebaliknya, skenario terakhir mencerminkan penyelarasan yang kuat antara pengembangan infrastruktur dan strategi pertumbuhan metropolitan yang lebih luas. Namun, seperti yang ditunjukkan oleh kasus Tegalluar, inisiatif pemerintah daerah yang terbatas membuat masa depan ruang antara menjadi tidak pasti dan justru memicu spekulasi sektor swasta yang lebih besar.

Kesimpulan dan Rekomendasi

Penelitian ini menunjukkan bahwa perkembangan urbanisme koridor di kawasan *in-between spaces* sepanjang koridor KCJB tidak berlangsung secara linear, melainkan menghasilkan lintasan transformasi perkotaan yang berbeda bergantung pada dinamika koordinasi antar wilayah yang berdekatan, strategi pengembangan infrastruktur, dan kapasitas serta inisiatif pemerintah daerah. Tiga skenario transformasi yang ditemukan yaitu: fragmentasi akibat lemahnya koordinasi (Karawang), reproduksi fragmentasi sosio-spasial akibat ketidaksesuaian antara visi TOD dan realitas pengembangan (Padalarang), serta penyelarasan dengan strategi pertumbuhan wilayah metropolitan yang diwarnai ketidakpastian dan spekulasi investasi (Tegalluar), menunjukkan kompleksitas interaksi antara infrastruktur berskala besar dan dinamika pembangunan lokal. Dengan demikian, *in-between spaces* bukan sekadar ruang transisi atau lokasi potensial bagi pengembangan megaproyek infrastruktur, tetapi merupakan arena aktif tempat berbagai kepentingan, strategi pembangunan, dan logika investasi saling berinteraksi dan membentuk ulang lanskap peri-urban.