



ANALISIS DAMPAK RELOKASI PEMBANGUNAN REL KERETA API CIBATU GARUT

Rd. Ade Purnawan¹; Nurbudiwati²; Aji Abdul Wahid³; Dea Suci Mawarni⁴

¹ Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Garut
ade.purnawan@uniga.ac.id

² Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Garut
nurbudiwati@uniga.ac.id

Abstrak

Pertumbuhan kota menimbulkan perubahan sosial salah satunya disebabkan adanya inovasi berupa teknologi atau adanya pembangunan, yang membawa dampak pada perubahan perilaku masyarakat, baik itu secara alamiah maupun terencana. Oleh karena itu tujuan penelitian ini untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap relokasi pembangunan rel kereta api, pelaksanaan relokasi pembangunan rel kereta api, dan mengetahui dampak positif dan negatif dalam relokasi pembangunan rel kereta api Cibatu-Garut. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif agar bisa memahami gejala sosial masyarakat secara luas, data didapatkan dengan metode observasi dan wawancara serta studi dokumentasi. Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa persepsi masyarakat terhadap relokasi pembangunan rel kereta api Cibatu-Garut menimbulkan pandangan positif dan pandangan negatif. Hal ini disebabkan karena dengan adanya pembangunan ini tentunya akan memberikan kemajuan bagi daerah Jawa Barat khususnya di Kabupaten Garut namun banyak masyarakat yang terdampak sehingga tidak mempunyai tempat tinggal karena rumahnya dibongkar dan kehilangan pekerjaannya yang sebagai besar berprofesi sebagai pedagang.

Kata Kunci: Relokasi, Pembangunan Rel, Kereta Api

1. Pendahuluan

Sejalan dengan peningkatan pembangunan, wilayah perkotaan akan mengalami perubahan baik secara fisik maupun non fisik. Perkembangan sebuah kota selalu ditandai dengan meningkatnya kemacetan, polusi, kriminalitas dan rendahnya pelayanan publik. Adanya sarana dan prasarana yang baik untuk menunjang kebutuhan dari masyarakat, jaringan transportasi dan komunikasi yang baik, dan pembangunan rumah murah sebagai upaya penataan ruang agar pemukiman kumuh tidak berkembang (Akbar et al., 2019a; Lestari & Koestoer, 2013).

Dalam menyokong aktivitas perekonomian masyarakat, alat transportasi sangat dibutuhkan untuk lebih memudahkan dan mempercepat kegiatan (Aceng Ulumudin et al., 2020; Andika, 2018). Transportasi merupakan unsur vital dalam kehidupan bangsa dan dalam memupuk kesatuan dan persatuan bangsa (Susantono & Berawi, 2012). Pembangunan di bidang transportasi sebagai pendukung pembangunan sektor lainnya dalam mewujudkan sasaran pembangunan nasional di seluruh wilayah baik di perkotaan maupun di pedesaan. Transportasi merupakan salah satu faktor

yang sangat penting mempengaruhi tumbuh kembangnya suatu kota atau daerah (Akbar et al., 2019a; Novidayanti, 2006).

Pembangunan pada umumnya merupakan kehendak masyarakat yang terwujud dalam keputusan yang diambil oleh setiap pemerintah yang kemudian disusun dalam suatu perencanaan. Pembangunan tidak hanya dilakukan menyangkut satu aspek kehidupan sosial, namun bisa menyangkut berbagai aspek yang nantinya akan berpengaruh terhadap sistem, nilai-nilai, norma serta sendi-sendi masyarakat (Akbar et al., 2019a; Soekanto, 2012). Dalam merealisasikan tujuan pembangunan, maka segenap potensi alam harus digali, dikembangkan, dan dimanfaatkan sebaik-baiknya (Akbar et al., 2019b; Prabowo et al., 2019). Seperti pembangunan jalur kereta api Cibatu-Garut yang merupakan bagian dari perubahan sosial. Tujuan keberadaan kereta api adalah sebagai sarana transportasi masal baik untuk orang maupun barang yang akan meningkatkan pertumbuhan perekonomian setempat. Namun dari keberadaan kereta api dan relokasi pembangunan tersebut menimbulkan suatu masalah yang tidak bisa dipungkiri, di antaranya seperti:

- a. Sejumlah warga kebingungan mencari rumah baru usai tempat tinggalnya dibongkar sebanyak 1.077 bangunan permanen dan semi permanen jalur kereta Cibatu-Garut dibongkar PT KAI memberikan biaya pembongkaran Rp 250.000 per meter untuk bangunan permanen dan semi permanen.
- b. Sebagian warga juga mengeluhkan proyek tersebut mengancam jalan kampung warga, mereka meminta bantuan untuk memberikan jalan masuk ke kampungnya, Cibodas. Bila PT KAI menggunakan seluruh tanah untuk reaktivasi jalur kereta, ada tanah PT KAI beberapa meter yang tidak digunakan untuk rel, mereka berharap tanah itu bisa digunakan untuk jalan masuk.
- c. Para pedagang yang biasa berdagang di pasar sebagian tidak mempunyai tempat untuk berdagang kembali, karena tidak adanya tempat dan ruko yang baru untuk mereka berdagang sehingga hanya sebagian pedagang yang masih menetap.
- d. Terputusnya aliran air bersih dari hulu gunung ke permukiman warga yang berada didaerah bandrek, Cibatu dan sekitarnya. Warga mengeluh bahwa jalur air bersih untuk mereka terputus karena adanya pembangunan jalur rel kereta api Cibatu-Garut, warga bingung harus mencari sumber air yang lain dikarenakan itu satu-satunya sumber air terbesar bagi warga sekitar.

Sebagaimana dijelaskan di atas PT KAI hadir memfasilitasi masyarakat agar bisa menempuh jarak perjalanan jauh dengan aman, nyaman dan cepat. Namun agar semua itu dapat tercapai dan dinikmati masyarakat, PT KAI membutuhkan rel untuk jalur kereta api agar bisa berjalan dengan baik dan benar. Dari pembangunan rel tersebut terdapat beberapa dampak positif dan negatif yang timbul. Seperti dampak yang terjadi pada jalur rel Cibatu-Garut yang akan dihidupkan kembali setelah “tertidur” sejak 1983. Atas dasar fenomena tersebut mendorong penulis untuk mengadakan penelitian, tentang Analisis Dampak Relokasi Pembangunan Rel Kereta Api Cibatu-Garut (studi kasus di Kelurahan Pakuwon Garut Kota).

2. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kualitatif dengan teknik survei, metode ini digunakan penulis karena ingin eksploitasi dampak positif dan negatif dari relokasi pembangunan rel kereta api Cibatu-Garut. Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci (Kuriawan et al., 2019; A. Ramdhani et al., 2018; M. A. Ramdhani & Ramdhani, 2016; Sugiyono, 2017). Pendekatan kualitatif ini dimaksudkan untuk lebih memberikan kesempatan yang lebih luas bagi peneliti untuk menemukan informasi sebanyak-banyaknya. Tujuan dari penelitian

pendekatan ini adalah untuk memahami bagaimana relokasi pembangunan rel kereta api Cibatu-Garut.

Dalam penelitian kualitatif, yang menjadi instrumen atau alat penelitian adalah peneliti itu sendiri. Karena, peneliti akan terjun ke lapangan secara langsung, melakukan pengumpulan data, menganalisis dan membuat kesimpulan.

3. Hasil dan Pembahasan

Peneliti mengamati dampak relokasi pembangunan rel kereta api Cibatu-Garut dari sisi masyarakat yang mengalami pembongkaran rumah, dampak yang ditimbulkan menurut sisi pemerintahan setempat, dampak yang ditimbulkan dari sisi perekonomian masyarakat sekitar dan dampak yang ditimbulkan dari sisi sosial dan budaya.

Ahli demografi mengukur besaran kota, terutama dilihat dari jumlah penduduknya. Suatu kota yang mempunyai jumlah penduduk yang lebih banyak jumlahnya dibandingkan dengan kota yang lain, maka kota tersebut dikategorikan sebagai kota yang lebih besar dari kota yang lain. Ahli ekonomi dalam Rahardjo menggunakan berbagai tolak ukur (indikator) untuk menentukan besaran kota, yaitu:

- a. Pendapatan perkapita,
- b. Tingkat pengangguran atau dilihat sebaliknya yaitu tersedianya lapangan kerja,
- c. Tersedianya infrastruktur perkotaan dan fasilitas pelayanan ekonomi,
- d. Sistem transportasi yang lancar,
- e. Fasilitas rekreasi yang memadai.

Kota Garut merupakan salah satu dari 43 Kabupaten/Kota di Provinsi Jawa Barat. Kota Garut inilah yang menjadi salah satu lokasi dibangunnya jalur kereta api yang merupakan sasaran dari pengembangan jalur kereta api untuk menghubungkan wilayah atau perkotaan yang mempunyai potensi angkutan penumpang dan barang atau komoditas bersekala besar, berkecepatan tinggi, dengan tingkat konsumsi energi yang rendah dan mendukung perkembangan perkotaan terpadu melalui integrasi perkotaan di wilayah pesisir, baik industri maupun pariwisata serta argopolitan baik kehutanan, pertanian maupun perkebunan. Salah satu daerah yang menjadi jalur rel kereta api adalah Kelurahan Pakuwon Kecamatan Garut Kota Kabupaten Garut.

Jumlah penduduk di Kelurahan Pakuwon pada tahun 2019 yaitu 7.633 jiwa. Dari 7.633 jumlah penduduk ada 272 rumah/bangunan dan 251 penduduk yang terkena pembongkaran lahan relokasi pembangunan rek kereta api. Jenis lahan yang terkena jalur relokasi pembangunan rel kereta api bermacam-macam seperti rumah, tanah, bangunan (toko/ ruko) dan lain sebagainya.

Tabel 1
Jumlah Rumah/Bangunan dan Penduduk Yang Terdampak Pembongkaran Reaktifitas PT.KAI

No	Lokasi	Rumah/ Bangunan	Penduduk	Keterangan
1.	RT 04 RW 03	10	16 orang	
2.	RT 04 RW 04	17	25 orang	
3.	RT 01 RW 05	11	17 orang	
4.	RT 02 RW 05	16	15 orang	
5.	RT 03 RW 07	33	25 orang	

No	Lokasi	Rumah/ Bangunan	Penduduk	Keterangan
6.	RT 04 RW 07	40	31 orang	
7.	RT 01 RW 12	54	46 orang	
8.	RT 02 RW 12	24	22 orang	
9.	RT 03 RW 12	33	26 orang	
10.	RT 04 RW 12	34	28 orang	
JUMLAH		272 rumah	251 Penduduk	

(Sumber : Hasil Penelitian, Diolah oleh Penulis : 2021)

Dari hasil tabel di atas diperoleh sejumlah rumah/ bangunan ruko atau toko di Kelurahan Pakuwon yang terdampak relokasi pembangunann rel KA sebanyak 272 rumah/bangunan dari 10 RT dan 5 RW dengan jumlah bangunan terbongkar terbanyak terletak di RT 01 RW 12 dan bangunan yang terbongkar paling sedikit terletak di RT 04 RW 03. Sehingga banyak warga di Kelurahan Pakuwon yang berpindah tempat tinggal, kebanyakan mereka pindah kerumah sodara terdekat atau mengontrak.

Sikap masyarakat terhadap adanya relokasi pembangunan rel Kereta Api Cibatu-Garut awalnya mendapat respon positif oleh masyarakat sekitar karena akan memeberikan perubahan ke arah yang lebih baik dan sangat mendukung keputusan pemerintah yang tentunya akan memajukan Kota Garut. Dibalik semua itu peneliti akan menguraikan hasil penelitian yang telah didapatkan selama observasi:

a. Persepsi Masyarakat Sekitar Terhadap Relokasi Pembangunan Rel Kereta Api Cibatu-Garut.

Tentunya dalam pembangunan ini menimbulkan padangan atau persepsi yang berbeda-beda, ada yang berpandangan pembangunan ini layak dan mendapat apresiasi dari masyarakat namun ada juga yang biasa-biasa saja. Pembangunan jalur rel sebenarnya mendapat respon yang positif karena dengan adanya pembangunan yang seperti ini tentunya akan memberikan kemajuan bagi daerah Jawa Barat khususnya di Kabupaten Garut.

Masyarakat Garut sangat antusias dalam menanggapi relokasi pembangunan rel Kereta Api Cibatu-Garut. Walaupun banyak polemik diantara masyarakat dengan pemerintah tapi pembangunannya tetap dilaksanakan sesuai rencana. Tidak sedikit masyarakat yang mempermasalahkan lahan mereka yang akan terbongkar karena mereka belum tau harus pindah kemana , namun sebagian masyarakat juga menyadari bahwa tanah yang mereka tempati merupakan tanah milik PT.KAI yang harus mereka ikhlaskan.

Masyarakat juga berharap bahwa dengan adanya relokasi rel Kereta Api Cibatu-Garut ini masyarakat mendambakan kota Garut yang lebih berkembang dan lebih maju sehingga kota Garut lebih di kenal dan setara dengan kota-kota besar lainnya. Sebagian masyarakat mengetahui bahwa relokasi pembangunan rel Kereta Api Cibatu-Garut ini akan menjadi Stasiun Percontohan untuk Asia namun hal tersebut belum bisa terlihat karena masih dalam tahap pembangunan yang direncanakan mulai beroperasi di tahun 2020an .

b. Pelaksanaan Relokasi Pembangunan Rel Kereta Api Cibatu-Garut.

GARUT, (PR).- Pemerintah melalui PT Kereta Api Indonesia (KAI) terus mengebut pengerjaan program reaktivasi jalur kereta api Cibatu-Garut. Dipastikan akhir tahun 2019 ini pemasangan rel sepanjang 19,5 kilometer itu bisa selesai sehingga jalur Cibatu-Garut sudah bisa dioperasikan. Direktur Utama PT KAI, ES menyebutkan saat ini pengerjaan jalur rel kereta api Cibatu-Garut baru selesai sampai Stasiun Wanaraja. Adapun panjang rel yang telah terpasang dan bisa digunakan saat ini baru sepanjang 9,2 kilometer (Rakyat, 2019a).

Adapun sumber lain, PT Kereta Api Indonesia optimis, awal tahun 2020 kereta api jurusan Cibatu-Garut sudah dapat beroperasi. Seperti dilaporkan AH, wartawan Kabar Priangan, pengerjaan pembangunan reaktivasi Cibatu-Garut sendiri saat ini hanya tinggal menyisakan pekerjaan sekitar 15 persen lagi. Kata dia, pembangunan rel dari Cibatu sampai Wanaraja saat ini sudah rampung dan sudah bisa dipergunakan. Untuk sekarang ini pembangunan rel sedang dilanjutkan untuk jalur dari Wanaraja sampai Stasiun Garut dengan panjang sekitar 10 kilometer. (Diakses, Rabu, 18 Maret 2020 Pukul 20.00 (Rakyat, 2019b).

Namun setelah saya melakukan observasi selama beberapa bulan, pernyataan di atas tersebut tidak sesuai dengan agenda yang telah di tentukan di mana proses pembangunan yang direncanakan akan selesai akhir tahun lalu nyatanya sampai saat ini proses pembangunannya masih belum selesai. Reaktivasi terhadap jalur kereta api yang sebelumnya sudah mati termasuk jalur Cibatu-Garut ini dilakukan dengan mempertimbangkan kian meningkatnya kebutuhan masyarakat terhadap layanan angkutan kereta api. Hal ini karena kereta api dianggap lebih dari epektif karena tak terhenti dengan kemacetan seperti halnya jenis angkutan darat lainnya.

Seperti yang di sampaikan berita Tempo.Com, Jakarta - Hingga akhir Desember 2019, proyek reaktivasi rel kereta dari Stasiun Cibatu menuju Stasiun Garut di Jawa Barat masih mencapai 68,2 persen. Pembangunan rel sepanjang 19 kilometer ini molor dari target semula yaitu akhir 2019.

c. Dampak Positif dan Dampak Negatif dalam Pembangunan Rel Kereta Api Cibatu-Garut

Pembangunan jalur kereta api sebenarnya mendapatkan respon yang positif karena dengan adanya relokasi pembangunan yang seperti ini tentunya akan memberikan kemajuan bagi daerah atau Provinsi Jawa Barat khususnya di Kabupaten Garut. Tetapi disisi lain pembangunan ini menimbulkan dampak negatif seperti kehilangan tempat tinggal dan pekerjaan, ini disebabkan karena masyarakat belum siap menerima perubahan sehingga masyarakat belum sempat mempersiapkan diri hingga perubahan itu terjadi (Pasciana et al., 2019).

Terlebih pada masyarakat Pakuwon yang sebagian lahannya menjadi lokasi pembangunan rel kereta api tersebut. Namun, berdasarkan hasil observasi dan wawancara, masyarakat belum bisa melihat dampak secara langsung terkait adanya relokasi pembangunan jalur rel kereta api karena belum terealisasikan dan masih dalam proses pembangunan. Tetapi masyarakat sudah bisa memberikan pandangan tentang dampak yang terjadi kedepannya dan dampak yang sudah di rasakan baik itu positif maupun negatif terkait adanya proses relokasi pembangunan jalur rel kereta api Cibatu-Garut.

Tabel 2
Dampak Relokasi Pembangunan Rel Kereta Api

Yang Terkena Dampak	Dampak Positif	Dampak Negatif
1. Masyarakat	<ul style="list-style-type: none"> • Membuka lapangan pekerjaan baru. Sekitar 10% pengangguran mendapatkan pekerjaan baru dengan persentasi 8% masyarakat yang sebelumnya menganggur dan 2 % dari para pengamen jalanan • Masyarakat menjadi prioritas kenyamanan dan kemajuan. • Memudahkan perjalanan dari suatu tempat ke tempat lainnya. 	<ul style="list-style-type: none"> • Banyak masyarakat yang kehilangan tempat tinggal sekitar 30 % dan mata pencaharian yang sebagian besar adalah pedagang sekitar 60%. • Mengganggu jalan masyarakat (penghubung) • Mengganggu Keamanan dan ketentraman
2. Pemerintah	<ul style="list-style-type: none"> • Menjadikan kota Garut untuk lebih modern dan maju dibidang alat transportasi. • Menambah pemasukan kepada APBD sekitar 30 % • Kota Garut lebih dikenal luas • Menjadi percontohan bangun KA termegah dan bagus se-Asia Tenggara. 	<ul style="list-style-type: none"> • Harus mengatur ulang identitas dan alamat warga masyarakat yang terbongkar.
3. Ekonomi	<ul style="list-style-type: none"> • Memberikan tarif yang murah dan cepat per 25 kilometer pertama akan membayar sebesar Rp 2000 dan untuk setiap 10 kilometer berikutnya akan dikenai tambahan Rp 1000 (data 1/4/2015). • Masyarakat mendapatkan penghasilan dari pembangunan rel KA tersebut. Tukang bangunan sekitar Rp 75.000,-/hari Security sekitar Rp 1.500.000,-/bulan • Menaikan tarap perekonomian 	<ul style="list-style-type: none"> • Menurunkan pendapatan Pedagang hingga 50 %. • Menjadi perdebatan di kalangan sopir angkutan umum.
4. Sosial dan Budaya	<ul style="list-style-type: none"> • Mendapatkan fasilitas berupa masjid, tempat parkir, ruko baru, dan memfasilitasi masyarakat. • Mendapatkan sumbangan berupa beras dari PT. KAI. • Meningkatkan Kesejahteraan. • Mengurangi kemacetan hingga 30%. 	<ul style="list-style-type: none"> • Warga sekitar terganggu oleh Debu dan Bising. • Kemungkinan terjadi kecelakaan hingga 20 %.

(Sumber : Hasil Penelitian, Diolah Oleh Penulis: 2021)

Dari tabel diatas dapat kita lihat beberapa dampak dari relokasi pembangunan rel kereta api Cibatu-Garut baik dampak positif maupun dampak negatif yang berdampak bagi beberapa aspek seperti masyarakat, pemerintah, ekonomi, dan sosbud.

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dikemukakan sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan yaitu : a) Persepsi masyarakat terhadap relokasi pembangunan rel Kereta Api Cibatugarut-Garut memang beragam, sebagian masyarakat mendukung karena memang untuk kemajuan kota Garut namun disisi lain masyarakat masih memperlakukan santunan yang diberikan PT. KAI. b) Proses pembangunan relokasi pembangunan rel Kereta Api Cibatugarut-Garut ini memakan waktu kurang lebih 1 tahun untuk bisa aktif kembali, dengan keberhasilan uji coba yang dilakukan PT. KAI mungkin beberapa bulan ke depan jalur rel Kereta Api ini akan beroperasi secara optimal dan bisa digunakan oleh masyarakat. c). Dampak positifnya kota Garut akan lebih maju dan berkembang, karena dengan adanya transportasi Kereta Api akan banyak masyarakat luar Garut yang mengenal kota Garut dan dampak negatif pembangunan rel Kereta Api Cibatugarut-Garut. Kekhawatiran masyarakat disekitar relokasi yaitu mencari tempat tinggal baru dan mata pencaharian baru yang tentunya tidak mudah. Mereka yang kehilangan tempat tinggal dan mata pencaharian harus menyesuaikan kembali dengan lingkungan baru serta berusaha memanfaatkan uang santunan yang diberikan PT.KAI agar bisa bertahan.

5. Rekomendasi

- a. Masyarakat disarankan dapat tetap bijak menanggapi relokasi pembangunan rel Kereta Api Cibatugarut-Garut, karena ini juga merupakan usaha pemerintah untuk memajukan kota Garut. Masyarakat diharapkan bisa dengan bijak menggunakan dana yang diberikan dengan efektif dan efisien agar bisa memberikan kehidupan yang layak kembali.
- b. PT.KAI diharapkan bisa memberikan kemudahan dan kenyamanan kepada masyarakat baik dalam proses pembangunan relokasi rel Kereta Api maupun jika nanti sudah beroperasi dijalur yang sudah ditentukan kepada masyarakat dan para penumpang.
- c. Mudah-mudahan proses Relokasi Pembangunan Rel Kereta Api Cibatugarut-Garut bisa cepat selesai sehingga khususnya masyarakat Garut bisa merasakan dampak positif dari relokasi pembangunan Rel KA ini dan harapan menjadi stasiun percontohan termegah se-Asia Tenggara bisa terwujud. Semoga COVID-19 segera berakhir agar pembangunan relokasi Rel Kereta Api Cibatugarut-Garut bisa dilaksanakan kembali dan segera beres sesuai harapan kita semua.

Daftar Pustaka

- Aceng Ulumudin, Nurbudiwati, Mila Karmila, & Resin Rela Amrilah. (2020). Evaluasi Pelaksanaan Program Bantuan Stimulan Perumahan Swadaya di Kabupaten Garut. *Jurnal Pembangunan Dan Kebijakan Publik*, 11(2), 1–8.
- Akbar, G. G., Hermawan, Y., & Karlina, A. L. (2019a). Analisis Perencanaan Pembangunan Desa Di Desa Sukamaju Kecamatan Cilawu Kabupaten Garut. *Jurnal Pembangunan Dan Kebijakan Publik*, 10(2), 1–8. <https://doi.org/10.36624/jpkp.v10i2.40>
- Akbar, G. G., Hermawan, Y., & Karlina, A. L. (2019b). Analisis Perencanaan Pembangunan Desa Di Desa Sukamaju Kecamatan Cilawu Kabupaten Garut. *Jurnal Pembangunan Dan Kebijakan Publik*, 10(2), 1–8. <https://doi.org/10.36624/jpkp.v10i2.40>
- Andika, E. (2018). Optimalisasi PP Nomor 8 Tahun 2011 : Studi di Pelabuhan Pajang Bakauhuni Lampung dalam Mendukung Biaya Logistik. *Warta Penelitian Perhubungan*, 30(1), 13–22.

- Kuriawan, W. A., Alamanda, D. T., Ramdhani, A., & Akbar, G. G. (2019). *Modul Praktika Komputer II*. Universitas Garut.
- Lestari, N. M., & Koestoer, R. H. (2013). PEMBANGUNAN PERKOTAAN BERKELANJUTAN: ULASAN WILAYAH OSMANIYE, TURKY. *Urban Activities in the View of the Sustainable Development*, 6.
- Novidayanti, E. (2006). *Responsivitas Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Terhadap Perbaikan Infrastruktur Jalan Raya Kota Pasuruan*. Universitas Muhamadiyah Malang.
- Pasciana, R., Pundenswari, P., & Sadrina, G. (2019). Relokasi Pedagang Kaki Lima (Pkl) Untuk Memperindah Kota Garut. *Kolaborasi: Jurnal Administrasi Publik*, 5(3), 288–303. <https://doi.org/10.26618/kjap.v5i3.2649>
- Prabowo, F. S. A., Prasetyo, A. P., Kania, I., Ramdhani, A., Hanifah, D. S., & Alamanda, D. T. (2019). *Investigating the True Meaning of Car Free Day for Indonesian People*. 306, 10–15. <https://doi.org/10.2991/isseh-18.2019.3>
- Rakyat, T. P. (2019a). *Jalur Kereta Api Cibatugarut Selesai Akhir 2019*. Pikiran Rakyat.
- Rakyat, T. P. (2019b). *PT KAI Daop 2 Optimistis Kereta Api Jurusan Cibatugarut Februari 2020*. PikiranrakyatPikiranrakyat. [https://www.pikiran-rakyat.com/jawa-barat/pr-01323589/pt-kai-daop](https://www.pikiran-rakyat.com/jawa-barat/pr-01323589/pt-kai-daop-2-optimistis-kereta-api-jurusan-cibatugarut-beroperasi-februari-2020?fb_comment_id=2643721982373132_2644849498927047&page=3https://www.pikiran-rakyat.com/jawa-barat/pr-01323589/pt-kai-daop)
- Ramdhani, A., Kuriawan, W. A., Alamanda, D. T., & Akbar, G. G. (2018). *Modul Praktika Komputer I*. Universitas Garut.
- Ramdhani, M. A., & Ramdhani, A. (2016). *Penelitian Pemasaran* (1st ed.). Pusat Penelitian dan Penerbitan UIN SGD Bandung.
- Soekanto, S. (2012). *Sosiologi Suatu Pengantar*. Rajawali Pers.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Susantono, B., & Berawi, M. A. (2012). Perkembangan Kebijakan Pembiayaan Infrastruktur Transportasi Berbasis Kerjasama Pemerintah Swasta di Indonesia. *Jurnal Transportasi*, 12(2), 93–102.