

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Provinsi Jawa Barat adalah salah satu provinsi di Pulau Jawa yang memiliki struktur geologi dengan wilayah pegunungan berada di bagian tengah dan selatan yakni bagian dari rangkaian pegunungan yang membujur dari barat menuju timur Pulau Jawa, serta dataran rendah di wilayah utara. Selain itu, Provinsi Jawa Barat juga dikenal sebagai salah satu produsen padi nasional atau orang biasa menjulukinya sebagai “Lumbung Padi Nasional”, kurang dari 23 persen dari total luas 29,3 ribu kilometer persegi dialokasikan untuk produksi beras. Tidak dipungkiri lagi bahwa Provinsi Jawa Barat merupakan “Rumah Produksi” bagi perekonomian Indonesia, dikarenakan hasil pertanian Provinsi Jawa Barat menyumbangkan 15 persen dari nilai total pertanian Indonesia. Hasil pertanian yang dihasilkan dari provinsi ini adalah beras, kentang manis, jagung, buah-buahan dan sayuran, disamping itu, terdapat pula hasil komoditi lainnya seperti teh, kelapa, minyak sawit, karet alam, gula, coklat, dan kopi. Selain hasil pertanian Provinsi Jawa Barat yang sangat berpengaruh bagi Indonesia, hasil ternak Provinsi Jawa Barat menghasilkan 120.000 ekor sapi ternak, yaitu 34 % dari total persentase nasional.

Salah satu daerah penghasil terbesar dari sektor pertanian di Provinsi Jawa Barat adalah Kabupaten Bandung. Pada kontribusinya terhadap PDRB (Produk Domestik Regional Bruto), rata-rata pertumbuhan PDRB pertanian mencapai 2,19 per tahun yang menempati urutan ketiga dan lebih rendah bila dibandingkan dengan sektor lainnya. Akan tetapi sektor pertanian pada indeks pemusatan ekonomi di Kabupaten Bandung menempati posisi sebagai basis ekonomi yang akan memberikan kontribusi besar bagi pengembangan wilayah di Kabupaten Bandung itu sendiri. Tentunya dalam memasarkan hasil tani tersebut membutuhkan moda transportasi yang memadai, tidak hanya untuk daerah sekitar saja akan tetapi ke seluruh daerah di Pulau Jawa dan di Indonesia. Karena secara

wajar akan muncul satu interaksi produsen dengan konsumen, dimana produsen akan menyediakan hasil produksi mereka yang dibutuhkan oleh konsumen, dan interaksi tersebut menghasilkan suatu perpindahan dari daerah produsen ke konsumen begitu pula sebaliknya.

Akomodasi pengangkutan barang kerap dilakukan melalui jalur darat, baik itu dengan menggunakan bus, truk, maupun dengan moda transportasi kereta api. Akan tetapi luas lahan dasar yaitu luasan operasional terminal, dan fasilitas utama maupun pendukung di terminal yang telah ada di Kabupaten Bandung masih jauh di bawah standar, yang seluruhnya masih pada tipe B dan belum secara ilustrasi memadai serta mampu melayani aktifitas angkutan umum dan penumpangnya. Selain itu permasalahan pada transportasi dilatarbelakangi oleh terjadinya *urban sprawl*, yaitu pemekaran kota ke daerah-daerah kecil di sekitarnya secara tidak terstruktur dan tanpa adanya rencana sebelumnya, serta *spillover* perkembangan Kota Bandung yang menyebabkan terjadinya kemacetan di daerah perbatasan dengan Kabupaten Bandung. Kemacetan ini disebabkan adanya *commuter* yang cepat berkembang, sementara belum tersedianya sistem angkutan massal yang didukung dengan prasarana jalan yang begitu memadai yaitu penghubung antara Kabupaten dan Kota. Tak heran kini sudah banyak masyarakat yang beralih menuju moda transportasi kereta api.

Di Jawa Barat khususnya di Kota Bandung dan Kabupaten Bandung sendiri kereta api sudah menjelma sebagai sarana transportasi umum utama, baik untuk kereta api barang maupun penumpang, Bandung masuk pada Area Daerah Operasi II atau DAOP II oleh PT. KAI, memiliki tak kurang dari 17 stasiun yang berada tersebar di seluruh Kota Bandung dan Kabupaten Bandung. Pada Kabupaten Bandung terdapat tujuh (7) stasiun, yaitu Stasiun Cimekar, Stasiun Rancaekek, Stasiun Haurpugur, Stasiun Cicalengka, Stasiun Nagreg, Stasiun Lebak Jero, dan Stasiun Padalarang.

Pemerintah Indonesia telah menyusun sejumlah peraturan melalui Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan di dalam PM 43

Tahun 2011 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional, yang salah satunya adalah dengan memperhatikan prakiraan jumlah perpindahan penumpang dan/atau barang.

Pemilihan moda transportasi kereta api sebagai moda transportasi unggulan bukan tanpa alasan. Akan tetapi sudah menjadi parameter pertimbangan pemilihan oleh masyarakat, yaitu kecepatan dan waktu tempuh, ketepatan waktu, kemudahan pelayanan, kenyamanan perjalanan, keselamatan dan keamanan, serta keterpaduan antar moda sejenis dengan moda lainnya. Dengan keunggulan dan potensi moda transportasi kereta api ini, terlebih lagi untuk mendukung upaya Pemerintah mengoptimalkan perekonomian Kabupaten Bandung, maka pemerintah berencana membangun jalur kereta api ganda lintas layanan Cicalengka – Nagreg – Lebak Jero yang merupakan tiga stasiun teramai di Kabupaten Bandung. Berdasarkan hal-hal tersebut maka peneliti ingin mengkaji dan meneliti pola operasi jalur kereta api ganda pada lintas layanan Cicalengka – Nagreg – Lebak Jero setelah pembangunan trase jalur kereta api ganda di lintas layanan Cicalengka – Nagreg – Lebak Jero selesai dilaksanakan.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah disampaikan di atas, maka dapat dikemukakan beberapa rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kajian pola operasi jalur kereta api ganda lintas layanan Cicalengka – Nagreg – Lebak Jero?
2. Bagaimana tipikal tata letak dan panjang efektif tiap-tiap jalur stasiun di lintas layanan Cicalengka – Nagreg – Lebak Jero?
3. Bagaimana pengaturan lalulintas kereta api pada stasiun untuk mendukung operasional jalur kereta api ganda lintas layanan Cicalengka – Nagreg – Lebak Jero?
4. Bagaimana rute-rute perjalanan kereta api yang dapat terbentuk, terpakai, berkonflik, dan tingkat pembebanan rute terhadap frekuensi kereta api pada jalur stasiun di lintas layanan Cicalengka – Nagreg – Lebak Jero?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Merencanakan pola operasi jalur kereta api ganda lintas layanan Cicalengka – Nagreg – Lebak Jero.
2. Menganalisis peningkatan tipikal tata letak dan panjang efektif tiap-tiap jalur stasiun di lintas layanan Cicalengka – Nagreg – Lebak Jero.
3. Merencanakan pengaturan lalulintas kereta api di stasiun-stasiun lintas layanan Cicalengka – Nagreg – Lebak Jero.
4. Merencanakan rute-rute perjalanan kereta api yang dapat terbentuk, terpakai, berkonflik, dan tingkat pembebanan rute terhadap frekuensi kereta api di stasiun-stasiun lintas layanan Cicalengka – Nagreg – Lebak Jero.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi saran dan masukan kepada instansi terkait dalam hal ini Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan dan PT. Kereta Api Indonesia DAOP II Bandung, mengenai kajian pola operasi jalur kereta api dalam rangka mendukung operasional jalur kereta api ganda lintas layanan Cicalengka-Nagreg-Lebak Jero.
2. Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan dasar dan pembelajaran untuk penelitian selanjutnya.
3. Menambah referensi studi perkeretaapian bagi mahasiswa Program Studi Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.

E. Batasan Masalah

Batasan masalah pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian ini hanya dilakukan pada lintas layanan Cicalengka – Nagreg – Lebak Jero.
2. Penelitian ini membahas pola operasi jalur kereta api ganda lintas layanan Cicalengka – Nagreg – Lebak Jero.
3. Penelitian ini tidak membahas jenis, kegiatan, kelas, fungsi, serta lokasi stasiun-stasiun di lintas layanan Cicalengka – Nagreg – Lebak Jero.
4. Penelitian ini membahas tipikal tata letak dan panjang efektif tiap-tiap jalur stasiun di lintas layanan Cicalengka – Nagreg – Lebak Jero.
5. Penelitian ini membahas pengaturan lalu lintas kereta api dan rute-rute perjalanan kereta api yang dapat terbentuk, terpakai, berkonflik, serta tingkat pembebanan rute terhadap frekuensi kereta api di stasiun-stasiun lintas layanan Cicalengka – Nagreg – Lebak Jero.
6. Penelitian ini tidak menghitung kapasitas lintas rencana jalur kereta api ganda lintas layanan Cicalengka – Nagreg – Lebak Jero.
7. Penelitian ini tidak membahas mengenai layout stasiun secara mendetail sampai dengan desain arsitektural dan struktural bangunan stasiun.
8. Penelitian ini tidak membahas alinemen vertikal dan alinemen horisontal.
9. Penelitian ini tidak merencanakan sistem drainasi pada jalur kereta api.

F. Keaslian Penelitian

Penelitian pada Tugas Akhir ini dilakukan atas pemikiran peneliti atas hal-hal yang menjadi dasar pembangunan jalur kereta api ganda di lintas layanan Cicalengka – Nagreg – Lebak Jero, serta Tugas akhir dengan judul “Studi Pola Operasi Jalur Ganda Kereta Api Cicalengka – Nagreg – Lebak Jero” belum pernah diajukan dan dipublikasikan sebelumnya. Tugas Akhir ini membahas serta berfokus pada pola pengeoperasian kereta api di stasiun, tipikal tata letak dan panjang efektif jalur di tiap stasiun, pengaturan lalu lintas di setiap stasiun dan

perencanaan rute-rute perjalanan kereta api yang dapat terbentuk, terpakai dan berkonflik serta tingkat pembebanan rute kereta api tersebut.