

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia adalah salah satu negara yang mempunyai banyak jenis Sumber Daya Alam (SDA). Provinsi Sumatera Selatan merupakan daerah dengan cadangan SDA yang besar, diantaranya cadanya minyak bumi sebesar 10,7% dari total cadangan minyak bumi nasional, gas bumi sebesar 13,01% dan batu bara sebesar 18,13 milyar ton atau 38,5% dari total cadangan batu bara nasional. Selain itu dari sektor industri perkebunan karet dan perkebunan kelapa sawit meningkat pesat dari tahun 2014 hingga tahun 2016 sebesar 1.095.492 ton/tahun untuk perkebunan karet dengan peningkatan produktifitas sebesar 1,88% dari tahun 2013 dan 2.718.187 ton/tahun untuk perkebunan kelapa sawit, yang menjadikan Provinsi Sumatera Selatan sebagai daerah nomor 3 terbesar tingkat nasional penghasil kelapa sawit.

Palembang adalah ibu kota Provinsi Sumatera Selatan dengan luas wilayah 358,55 km² dengan jumlah penduduk 1,7 juta orang dengan kepadatan 4.800/km². Pada tahun 2030 diperkirakan jumlah penduduk meningkat hingga 2,5 juta orang. Meningkatnya jumlah penduduk juga dibarengi dengan meningkatnya kendaraan pribadi yang mencapai 209.235 unit yang menyebabkan kota Palembang mengalami kemacetan. Selain itu menurut PT Kereta Api Indonesia bahwa pada tahun 2016 angkutan barang di Provinsi Sumatera Selatan sebesar 22 juta ton/tahun dan pada tahun 2017 diperkirakan meningkat mencapai 25 juta ton/tahun. Khususnya untuk angkutan barang batu bara yang sangat diandalkan sebagai SDA di Provinsi Sumatera Selatan. Dengan potensi batu bara yang belum mampu tereksplorasi secara maksimal, kemudian kebutuhan angkutan batu bara yang mencapai 25 juta ton/tahun dan juga meningkatnya jumlah penduduk di kota Palembang khususnya di kabupaten Muara Enim dan kabupaten Lahat diperlukan adanya transportasi masal yang mampu mengakomodasi kebutuhan angkutan barang dan angkutan penumpang secara besar seperti transportasi Kereta Api (KA)

Pemerintah melalui Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan di dalam Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas) mengharapkan perkeretaapian nasional menjadi tulang punggung angkutan barang dan angkutan penumpang perkotaan, sehingga dapat menjadi salah satu penggerak utama perekonomian nasional. Penyelenggaraan transportasi perkeretaapian nasional yang terintegrasi dengan moda transportasi lainnya diharapkan mampu meningkatkan efisiensi penyelenggaraan perekonomian nasional. Oleh karena itu, penyelenggaraan perkeretaapian nasional di masa mendatang harus mampu menjadi bagian penting dalam struktur perekonomian nasional.

Untuk mendukung program pemerintah dan upaya untuk mendorong agar potensi batu bara di Provinsi Sumatera Selatan dapat dioptimalkan dengan baik, maka perlu adanya pengembangan jaringan transportasi yang baik dan memiliki kapasitas besar. Melihat kebutuhan tersebut, pengembangan jaringan kereta api (KA) dengan membangun jalur kereta api ganda merupakan alternatif yang paling dimungkinkan. Selain itu, rangkaian KA ini akan bermanfaat pula dalam meningkatkan pelayanan kebutuhan angkutan berbagai hasil bumi lainnya. PT. Kereta Api Indonesia, Divre III Sumatera Selatan menargetkan muatan lintas (*passing tonnage*) KA Muara Enim - Lahat yang mampu mencapai 25 juta ton/tahun dan jumlah tarikan mencapai 70 gerbong dengan adanya jalur KA ganda tersebut.

Rencana pengembangan jalur kereta api ganda lintas layanan Muara Enim – Lahat, Sumatera Selatan sepanjang kurang lebih 38 km yang akan melewati empat Stasiun, yaitu Stasiun Muara Enim, Stasiun Banjarsari, Stasiun Sukacinta dan Stasiun Lahat yang mempunyai karakteristik dan fungsi masing-masing, Stasiun Sukacinta eksisting adalah setasiun kecil yang mampu melayani rangkaian kereta api batu bara dengan 45 gerbong dan mampu melayani angkutan barang yang bersilang atau menyusul. Dengan adanya rencana jalur ganda pada stasiun ini, maka diharapkan Stasiun Sukacinta mampu melayani rangkaian KA batu bara sesuai kebutuhan angkut yang diperlukan

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah disampaikan di atas, dirumuskan beberapa rumusan masalah diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana rancangan tata letak jalur Stasiun Sukacinta untuk mendukung operasional jalur kereta api ganda lintas layanan Muara Enim – Lahat?
2. Berapa panjang efektif tiap-tiap jalur Stasiun Sukacinta yang direncanakan untuk mendukung operasional jalur kereta api ganda lintas layanan Muara Enim – Lahat?
3. Berapa jumlah, panjang dan lebar peron Stasiun Sukacinta yang direncanakan untuk mendukung operasional jalur kereta api ganda lintas layanan Muara Enim – Lahat?
4. Bagaimana fasilitas operasi dan sistem persinyalan & telekomunikasi kereta api Stasiun Sukacinta yang direncanakan untuk mendukung operasional jalur kereta api ganda lintas layanan Muara Enim – Lahat?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Merancang tata letak jalur Stasiun Sukacinta untuk mendukung operasional jalur kereta api ganda lintas layanan Muara Enim – Lahat?
2. Merencanakan panjang efektif tiap-tiap jalur Stasiun Sukacinta untuk mendukung operasional jalur kereta api ganda lintas layanan Muara Enim – Lahat?
3. Merencanakan jumlah, panjang dan lebar peron Stasiun Sukacinta untuk mendukung operasional jalur kereta api ganda lintas layanan Muara Enim – Lahat?
4. Merencanakan penggunaan fasilitas operasi, sistem persinyalan dan telekomunikasi kereta api Stasiun Sukacinta untuk mendukung operasional jalur kereta api ganda lintas layanan Muara Enim – Lahat?

D. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah diharapkan dapat menjadi masukan kepada instansi terkait dalam hal ini Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan dan PT. Kereta Api Indonesia Divre III Sumatera Selatan mengenai tata letak jalur stasiun, panjang efektif jalur stasiun, jumlah, panjang dan lebar peron stasiun, serta fasilitas operasi, sistem persinyalan dan telekomunikasi di Stasiun Sukacinta dalam mendukung operasional jalur kereta api ganda layanan Muara Enim – Lahat.

E. Batasan Masalah

Batasan masalah pada penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Penelitian ini hanya dilakukan pada Stasiun Sukacinta lintas layanan Muara Enim – Lahat.
2. Penelitian ini membahas rancangan tata letak jalur stasiun dan fasilitas operasi, sistem persinyalan, dan telekomunikasi Stasiun Sukacinta.
3. Penelitian ini merencanakan panjang efektif tiap-tiap jalur serta jumlah, panjang, dan lebar peron Stasiun Sukacinta.
4. Penelitian ini tidak membahas mengenai layout stasiun secara mendetail sampai dengan disain arsitektural dan struktural bangunan stasiun.
5. Penelitian ini tidak membahas alinemen vertikal dan alinemen horisontal.
6. Penelitian ini tidak merencanakan sistem drainasi pada jalur kereta api.

F. Keaslian Penelitian

Tugas akhir dengan judul “ Rancangan tata letak jalur di Stasiun Sukacinta untuk mendukung operasional jalur ganda Kereta Api Muara Enim – Lahat “ belum pernah diajukan ataupun dipublikasikan oleh pihak manapun, seperti dijelaskan pada Tabel 1.1.

Tabel 1.1 Penelitian Terdahulu

No	Judul	Peneliti	Tahun
1.	Peningkatan Emplasmen Stasiun untuk Mendukung Operasional Jalur Kereta Api Ganda, studi kasus : Stasiun Banjarsari Lintas Layanan Muara Enim – Lahat.	Fajar Kurniawan	2016
2.	Perancangan Tata Letak Jalur di Stasiun Lahat Untuk Mendukung Operasional Jalur Kereta Api Ganda Lintas Layanan Muara Enim – Lahat.	Phabio Deny Hermawan	2017
3	Studi Pola Operasi Jalur Ganda Lintas Layanan Palembang – Sembawa, studi kasus : Stasiun Simpang, Gandus, Talang Kelapa dan Sembawa.	Ayu Nugraheni P.S	2017