

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi memiliki karakteristik dan keunggulan khusus. Kemampuannya untuk mengangkut baik orang maupun barang secara massal, menghemat energi, menghemat penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan yang tinggi. Selain itu kereta api memiliki tingkat pencemaran yang rendah, serta lebih efisien dibandingkan dengan moda transportasi jalan untuk jarak jauh dan untuk daerah padat lalu lintasnya, seperti angkutan perkotaan.

Kereta api dapat mengangkut secara massal dalam waktu yang sama (angkutan massal), sehingga untuk daerah-daerah yang cukup padat mobilitasnya lebih tepat untuk menggunakan moda kereta api. Dalam hal ini jelas bahwa sistem angkutan umum misal merupakan sistem angkutan umum yang efektif dan dapat menjadi tulang punggung transportasi perkotaan atau merupakan solusi ketika jalan tidak mampu lagi mengakomodasi pergerakan.

Pulau Jawa merupakan salah satu pulau yang cukup strategis di dalam upaya pengembangan ekonomi nasional, karena merupakan pulau yang terbanyak penduduknya. Provinsi Jawa Tengah merupakan penghubung antar provinsi yang ada di pulau Jawa, sehingga perlu didukung dengan adanya jalur pergerakan secara nasional. Pergerakan dan perjalanan adalah hasil dari kebutuhan manusia untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lain untuk berbagai aktivitasnya. Pergerakan

memiliki ciri yang berbeda – beda tergantung dari perbedaan maksud dan tujuan, modal transportasi yang digunakan, serta waktu dilakukannya pergerakan (Tamin,1997), sehingga menghasilkan profil pergerakan yang berbeda bagi setiap individunya dan berpotensi sebagai penyebab timbulnya berbagai permasalahan kota, diantaranya adalah permasalahan mengenai jasa transportasi.

Sesuai dengan Undang– undang RI Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, transportasi mempunyai peranan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan pemersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam rangka mewujudkan wawasan nusantara, serta memperkuat ketahanan nasional dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang – Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945. Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan muncul karena kepentingan yang lain.

Permintaan akan jasa angkutan, baru akan timbul apabila ada alasan untuk melakukan suatu perjalanan, misalnya keinginan untuk rekreasi, keinginan untuk ke sekolah atau untuk berbelanja, keinginan untuk menengok keluarga yang sakit, dan sebagainya. Pada dasarnya permintaan dan pemilihan pemakai jasa transportasi di pengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu sifat – sifat dari muatan (physical characteristics), determinan harga jasa angkutan itu sendiri, harga jasa angkutan lain, tingkat pendapatan (users), karakteristik dan lain-lain. Hal ini menyebabkan timbulnya berbagai moda, antara lain : kereta api, pesawat, travel, dan lain – lain.

Penelitian dilakukan di Stasiun Kroya sebagai berikut :

Stasiun Kroya (KYA) adalah stasiun kereta api kelas besar tipe B yang terletak di Bajing, Kroya, Cilacap. Stasiun yang terletak pada ketinggian +11 meter ini termasuk dalam Daerah Operasi V Purwokerto. Stasiun ini memiliki 9 jalur kereta api dengan jalur 1, 6, dan 7 sebagai jalur sayap, jalur 2 sebagai sepur lurus arah Bandung maupun arah Yogyakarta-Surabaya dan jalur 3 sebagai sepur lurus arah Purwokerto-Cirebon; jalur 4 dan 5 sebagai jalur badug serta jalur 8 dan 9 sebagai jalur parkir lokomotif, ke depo mekanik lokomotif dan penyimpanan mesin perawatan jalan rel.

Dalam sejarah, stasiun ini digunakan sebagai tempat penggabungan rangkaian Eendaagsche Express yang melayani rute Batavia-Soerabaja pp dengan pengumpulannya (KA *feeder*) yang datang dari Bandung.

Stasiun yang terletak di jalur kereta lintas selatan Pulau Jawa ini menjadi pertemuan antara jalur kereta api dari arah Bandung-Tasikmalaya dengan jalur kereta api dari Cirebon (Kejaksan)-Purwokerto. Hal ini menjadikan stasiun ini adalah stasiun yang memiliki tingkat lalu lintas KA terpadat di Daop V sekaligus teramai di Kabupaten Cilacap, dan untuk mengakomodasinya, emplasemen stasiun ini dibuat sepanjang 600 m.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan Uraian latar belakang diatas dapat dirumuskan rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana rancangan tata letak jalur di Stasiun Kroya untuk mendukung operasional jalur kereta api ganda lintas layanan Kroya – Kutoarjo?

2. Berapa panjang efektif tiap-tiap jalur Stasiun Kroya yang direncanakan untuk mendukung operasional jalur kereta api ganda lintas layanan Kroya – Kutoarjo?
3. Berapa jumlah, panjang, dan lebar peron Stasiun Kroya yang direncanakan untuk mendukung operasional jalur kereta api ganda lintas layanan Kroya – Kutoarjo?.

1.3. Tujuan Penelitian

- 1) Mengetahui tata letak jalur Stasiun Kroya untuk mendukung operasional jalur kereta api ganda lintas layanan Kroya - Kutoarjo.
- 2) Mengetahui panjang efektif jalur Stasiun Kroya untuk mendukung operasional jalur kereta api ganda lintas layanan Kroya - Kutoarjo.
- 3) Mengetahui jumlah, panjang dan lebar peron Stasiun untuk mendukung operasional jalur kereta api ganda lintas layanan Kroya – Kutoarjo.

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut.

- 1) Menambah pengetahuan mengenai tata letak jalur stasiun, panjang efektif jalur stasiun, desain peron, serta fasilitas operasi di Stasiun Kroya untuk mendukung operasional jalur kereta api ganda lintas layanan Kroya – Kutoarjo.
- 2) Menambah referensi studi perkeretaapian bagi mahasiswa Program Studi Teknik Sipil Universitas Muhammdiyah Purwokerto.

1.5. Batasan Masalah

Supaya penelitian dapat terfokus, maka perlu adanya batasan masalah sebagai berikut :

- 1) Penelitian hanya dilakukan pada Stasiun Kroya lintas layanan Kroya.
- 2) Penelitian ini hanya membahas penataan ulang di stasiun dan fasilitas operasi Stasiun Kroya.
- 3) Penelitian ini hanya mengetahui panjang efektif tiap - tiap jalur serta jumlah, panjang dan lebar peron Stasiun Kroya.
- 4) Penelitian tidak membahas mengenai layout stasiun secara mendetail sampai dengan desain arsitektural bangunan stasiun.
- 5) Penelitian tidak membahas mengenai layout stasiun secara detail sampai dengan denah bangunan stasiun.
- 6) Penelitian tidak merencanakan sistem drainase di area emplasemen stasiun.
- 7) Penelitian ini tidak membahas mengenai geometrik.
- 8) Penelitian ini tidak membahas mengenai aspek sosial dan politik.