

Peran Kereta Api Indonesia (KAI) sebagai Infrastruktur Transportasi Wilayah Perkotaan

Ketut Biomantara¹ Herdis Herdiansyah²

¹Program Ketahanan Nasional, Program Pascasarjana, Universitas Indonesia, Jakarta 10430, Indonesia
ketutbiomantara@yahoo.co.id

²Sekolah Ilmu Lingkungan, Universitas Indonesia, Jakarta 10430, Indonesia
herdis@ui.ac.id

Cara Sitasi: Biomantara, K., & Herdiansyah, H. (2019). Peran Kereta Api Indonesia (KAI) sebagai Infrastruktur Transportasi Wilayah Perkotaan. *Cakrawala*, 19(1), 1–8. Retrieved from doi: <https://doi.org/10.31294/jc.v19i1>

Abstract - *Transportation is an important part of human life. Transportation is the driving force for socio-economic activities that must be accessible to all people. Transportation access is the heart of the development of an area, if transportation access is easy then the development of an area is easier to achieve. One of the most popular means of transportation in Indonesia and being a mass transportation that is very effective for human and goods mobilization is the train. So that the existence of train access can be a determining factor and support the accessibility of an area. This research was conducted to determine the role of trains in supporting the accessibility of the region. Research data collection was carried out by conducting observations, interviews, and literature reviews. Based on the results of the study it was found that since the first time it was built by the Dutch East Indies government in 1864, 26 km in the Kemijen Tanggung area currently has 25,361 employees. The vision is to become the best rail service provider that focuses on customer service and meets stakeholder expectations. Good and smooth transportation growth is a collaboration between three supporting forces in the form of good spatial planning, policies or regulations in the field of road network infrastructure and multi-modal transport, road traffic behavior and law enforcement. PT. KAI tries to give choices so that the community is fulfilled its accessibility in carrying out activities to the destination.*

Keywords: *Regional Accessibility, Economic Activity, Development, Transportation*

PENDAHULUAN

Seiring perkembangan waktu, manusia selalu memerlukan sesuatu yang dapat memberikan kenyamanan dan kemudahan yang dapat dilakukan secara efisien dan seefektif untuk menjalani kehidupannya. Dalam kehidupan sehari-hari manusia sangat membutuhkan sarana dan prasarana infrastruktur penunjang aktivitasnya. Hampir diseluruh belahan dunia dalam menjalankan aktivitas keseharian seseorang memerlukan banyak sarana dan prasarana pendukung agar tujuannya berjalan dengan baik. Pendukung tersebut yaitu tersedianya infrastruktur yang memadai, dimana infrastruktur memiliki peranan yang sangat penting dalam kelancaran penggerak pembangunan nasional seperti transportasi, komunikasi dan informatika, energi dan listrik, perumahan dan bangunan, air, jalan raya (Bappenas, 2012). Ketersediaan infrastruktur berperan dalam jaringan distribusi, sumber energi yang dapat mendorong peningkatan produktivitas.

Bappenas menyebutkan sektor sosial budaya dan sejenisnya, infrastruktur berfungsi sebagai pengikat dan pemersatu wilayah dalam wadah NKRI.

Infrastruktur transportasi akan memberikan peran penting dalam mendukung mobilisasi, aksesibilitas baik orang maupun barang dari suatu tempat ke tempat lain sehingga menimalisir disparitas dan kesenjangan antar wilayah. Perbaikan transportasi diharapkan membuat area itu menjadi lebih menarik dan adanya pergeseran pertumbuhan, mempercepat pengembangan suatu area dalam wilayah (Murlok, 1984). Infrastruktur jasa komunikasi dan informatika diperlukan untuk melengkapi transportasi sehingga pertukaran informasi secara cepat menembus batas ruang dan waktu.

Transportasi berkembang dari waktu ke waktu sesuai kebutuhan dan kepentingannya serta seiring pertumbuhan penduduk dan pembangunan yang berjalan pada suatu wilayah. Transportasi memiliki pengertian mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau suatu tempat ke tempat lainnya (Setijowarno & Frazila, 2002). Transportasi juga dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya (Kadir, 2006). Transportasi sebagai suatu tindakan, proses atau hal mentransportasikan atau memindahkan

dari suatu tempat ke tempat lain (Murlok, 1984). Terdapat empat unsur pokok dalam transportasi meliputi jalan (*street*), kendaraan dan alat angkut (*vichicle*), tenaga penggerak (*motive power*), terminal (*station*).

Ada dua macam kegunaan pengangkutan atau pemindahan penumpang/barang menggunakan transportasi yaitu kegunaan tempat (*place utility*) dan kegunaan waktu (*time utility*) (Salim, 2012). Penjelasan dari kegunaan tempat (*place utility*) adalah nilai manfaat dari suatu barang yang tercipta ketika barang tersebut terangkut dari sebuah tempat/daerah ke tempat dimana barang tersebut mempunyai manfaat atau nilai yang lebih besar pada tempat/daerah yang dituju (Kadir, 2006). Transportasi di suatu wilayah akan berbeda-beda dengan transportasi pada wilayah lainnya yang dipengaruhi luas wilayah, jumlah penduduk, kondisi geografis dan kondisi sosialnya. Terdapat model transportasi yang berbeda dalam arah penggunaan kendaraan bermotor sebagai transportasi perjalanannya. Pada model Eropa transportasi perkotaan menekankan angkutan umum dan tata kota bersifat *intensive/compact (memusat)*, sedangkan pada model Amerika lebih condong mengembangkan jaringan jalan raya dan tata kota bersifat *extensive/sprawl (menyebar)*.

Kondisi sistem tata kota yang ada mempengaruhi model transportasi yang diterapkan. Pembangunan yang cenderung terjadi pemusatan pertumbuhan wilayah pada suatu daerah tertentu akan berdampak pada kepadatan transportasi yang terkonsentrasi pada daerah tersebut. Kondisi ini biasanya beriringan dengan berkembangnya suatu daerah industrialisasi di daerah tersebut. Perkembangan daerah industrialisasi ini akan dibarengi dengan pembangunan pemukiman yang berada disekitaran daerah-daerah penyangga di pinggiran kota. Sehingga kemacetanpun akan muncul pada wilayah-wilayah itu, sehingga diperlukan transportasi yang memadai untuk menompang aksesibilitas dalam pergerakan menuju lokasi yang dituju baik tempat kerja, tempat tinggal maupun tempat aktivitas lainnya. Pada dasarnya prinsip dan teknik permintaan atas jasa transportasi adalah kebutuhan transportasi pemakai yang digunakan sebagai angkutan manusia atau angkutan barang, yang dijadikan dasar evaluasi transportasi dan fasilitasnya. Untuk membuat kualitas pelayanan sebaik mungkin sistem angkutan didisain untuk menyediakan kualitas pelayanan setingkat seperti terdapat pada kendaraan pribadi. Ketika pelayanan transportasi publik tidak signifikan maka orang akan berusaha mencari alternatif kendaraan pribadi berupa motor ataupun mobil. Seiring keperluan mobilitas seseorang dalam kehidupan kesehariannya, sehingga dengan kondisi seperti ini maka akan semakin memberburuk kondisi kepadatan kendaraan bermotor di jalan raya dan kemacetanpun

semakin parah, perjalanan semakin lambat, pemborosan konsumsi bahan bakar semakin banyak juga. Implikasi dari kondisi tersebut akan mengakibatkan ekonomi biaya mahal dan polusi udara yang tinggi. Ketersediaan sistem angkutan umum cepat massal berbasis rel kota-kota di Indonesia dapat mengurangi tingkat kemacetan, karena kota-kota besar dan menengah terancam kemacetan yang terkunci (*total gridlock*) yang dapat melumpuhkan roda kehidupan (Susanto, 2013).

Kondisi geografi Indonesia yang sangat beragam juga memerlukan suatu infrastruktur transportasi pendukung yang sesuai. Sektor transportasi yang bertujuan untuk mempermudah mobilisasi dan mempersingkat waktu dalam menunjang aktifitas berupa pesawat terbang, kapal laut, bus, mobil, motor dan lain sebagainya. Pada transportasi darat salah satunya kereta api merupakan transportasi publik massal yang memiliki beberapa keunggulan dan banyak diminati masyarakat. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api. Di beberapa negara maju seperti Jepang, Jerman, Perancis, kereta api menjadi transportasi andalan dalam menunjang aktifitas kehidupan penduduknya dan aksesibilitas antara daerah-daerah di negaranya. Sistem transportasi yang terintegrasi antar moda satu dengan lainnya tertata saling menunjang. Dislokasi stasiun kereta yang terhubung dengan sentra-sentra kegiatan menjadikan efektifitas mobilitas dapat terwujud. Selain infrastruktur yang terdukung dengan baik, faktor lain seperti hukum, regulasi, kesadaran individu, kebijakan menentukan terlaksananya suatu program berjalan dengan baik.

METODOLOGI PENELITIAN

Pendekatan dalam penelitian ini menggunakan metodologi diskriptif kualitatif. Penggunaan pendekatan kualitatif dipilih sesuai tema penelitian yang bersifat diskriptif, prosedur pengumpulan data melibatkan empat jenis dasar yaitu pengamatan, wawancara, dokumen dan gambar visual (Creswell, 2013).

Metode diskriptif kualitatif yang digunakan untuk memperoleh data sekunder dengan cara metode kepustakaan atau studi dokumen dan literature melalui buku, tesis, jurnal, perundang-undangan, internet, bahan kuliah, media massa. Sedangkan data primer diperoleh dari wawancara mendalam kepada narasumber atau pakar atau pejabat yang terkait yang berkompeten terhadap inti penelitian yaitu berkaitan dengan transportasi, KAI, kebijakan infrastruktur dan pelaku pengguna jasa transportasi KAI.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perjalanan perkembangan perkeretaapian di Indonesia mengalami berbagai perubahan. Semenjak pertama kali dibangun oleh pemerintah Hindia pada tahun 1864 dengan panjang 26 km di daerah Kemijen Tanggung belanda saat itu sampai pada masa orde baru dengan nama PJKA Perumka dan mulai tahun 1998 -2010 berubah menjadi PT.Kereta Api (persero), terakhir berdasar intruksi dereksi No.16/OT.203/KA 2010 pada Mei 2010 sampai dengan sekarang bernama PT. KERETA API INDONESIA (Persero). Pada tahun 2015 PT.KAI memiliki karyawan 25.361 orang. Visi yang diemban adalah menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholder*. Sedangkan misinya adalah menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi *stakeholders* dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama: Keselamatan, Ketepatan waktu, Pelayanan dan Kenyamanan.

PT KAI dalam menjalankan tugasnya memegang 5 (lima) budaya perusahaan atau lima nilai utama meliputi integritas, profesionalisme, keselamatan, inovasi dan pelayanan prima (*Ability* (Kemampuan), Sikap (*Attitude*), Penampilan (*Appearance*), Perhatian (*Attention*), Tindakan (*Action*), dan Tanggung jawab (*Accountability*). Beberapa jenis angkutan penumpang kereta api terdiri dari Kereta Api Eksekutif, Kereta Api Ekonomi AC, Kereta Api Bisnis, Kereta Api Ekonomi, Kereta Api Campuran, Kereta Api Lokal dan Kereta Rel Listrik (KRL).

KAI mempunyai inventaris sarana pasarana serta asetnya yang menopang kinerjanya. Untuk mengoptimalkan kinerja dalam jasa angkutan kereta api KAI ditopang dengan sejumlah sarana berupa lokomotif sebanyak 516 unit, Kereta Rel Listrik (KRL) 816 unit, Kereta Rel Diesel 157 unit, kereta penumpang 1.722 unit dan kereta pengangkut barang 8.171 unit. Angkutan penumpang non KRL terdiri dari kelas eksekutif, kelas bisnis, kelas ekonomi dan lokal ekonomi, lokal bisnis. Kereta angkutan penumpang bertenaga listrik yaitu KRL Jabodetabek, sedangkan KA bandara yaitu KA bandara Kuala Namu yang berada di kota Medan, Sumatera Utara. Untuk KA angkutan barang berupa angkutan barang batubara, angkutan BBM, petikemas, general kargo, semen, komoditi lain. Prasarana pendukung berupa jalur lintasan rel kereta api, bangunan gedung perkantoran dan stasiun-stasiun, area penyimpanan petikemas (*container yard*), dipo perawatan, *gantry crane* (katrol petikemas), area multi usaha dan lainnya. Terdapat kurang lebih 441 stasiun kereta api penumpang dan barang berada di pulau Jawa dengan sembilan daerah operasi (Daop), sejumlah 129 stasiun

kereta api penumpang dan barang di pulau Sumatera terbagi dalam tiga divisi regional (Divre).

Peran dan Kinerja KAI dalam Memenuhi Kebutuhan Transportasi Masyarakat

Pertumbuhan transportasi yang baik dan lancar merupakan kolaborasi antara tiga daya dukung berupa tata ruang yang baik, kebijakan atau regulasi di bidang infrastruktur jaringan jalan raya dan angkutan multi moda, perilaku berlalu lintas di jalan raya dan penegakan hukumnya. Ketiganya harus bersinergi, apabila salah satu tidak berjalan atau gagal maka sistem transportasi akan gagal juga.

Pola tata ruang dan tata guna lahan perkotaan DKI Jakarta yang terdiri dari 5 wilayah kotamadya dan 1 kabupaten administratif, 13 sungai, 2 kanal dengan ketinggian rata-rata ± 7 meter diatas permukaan laut mempengaruhi model transportasi yang diterapkan dan diimplikasikan dalam kebijakan transportasi. Kebutuhan terhadap angkutan penumpang terhadap manfaat angkutan tersebut untuk seseorang (*personal place utility*) untuk melakukan perjalanan keperluan pribadi atau keperluan usaha (Salim, 2012). Juga kegunaan pengangkutan atau pemindahan penumpang/barang menggunakan transportasi yaitu kegunaan tempat (*place utility*) dimana akan memiliki nilai lebih tinggi di tempat tujuannya dan kegunaan waktu (*time utility*) dimana memiliki nilai lebih tinggi dengan waktu yang tepat, secepatnya di tempat tujuan. Perbaikan transportasi diharapkan membuat area itu menjadi lebih menarik dan adanya pergeseran pertumbuhan, mempercepat pengembangan suatu area dalam wilayah (Murlok, 1984). Dari ketiga daya dukung transportasi diatas bahwa perilaku masyarakat dibarengi dengan penegakan hukum merupakan faktor yang paling mempengaruhi karena meskipun infrastruktur baik, tata guna lahan tertata baik, akan tetapi apabila perilaku masyarakat tidak baik dalam melaksanakan aturan-aturan dan penggunaan di jalan raya maka tidak akan terwujud sistem transportasi yang diharapkan, seandainya berjalan pasti kurang optimal terjadi ketimpangan.

Ketimpangan ini menimbulkan suatu keadaan ketidakaturan lalu lintas yang mengakibatkan kemacetan dimana laju kendaraan mengalami kendala dan hambatan mengakibatkan kecepatan kendaraan turun, melambat atau bahkan berhenti. Seperti terjadinya kemacetan di Jakarta karena selain transportasi umum yang belum tersedia dengan baik, disebabkan perilaku masyarakat yang tidak tertib dan tidak taat berlalu lintas serta perilaku yang masih senang menggunakan kendaraan pribadi. Penggunaan kendaraan pribadi yang masih tinggi meningkatkan kondisi kemacetan terus bertambah karena jumlah kendaraan begitu banyak sehingga kendaraan saling

¹Ketut Biomantara, ²Herdis Herdiansyah

berdekatan satu dengan lainnya. Kondisi macet yang diakibatkan hal tersebut disebut dengan *traffic congestion* yaitu kepadatan kendaraan yang melewati suatu jalan dalam interval cukup lama (Panjaitan, 2001). Perilaku masyarakat dalam penggunaan kendaraan harus mulai dirubah untuk menggunakan transportasi umum agar volume kendaraan di jalan dapat dikendalikan. Setiap hambatan-hambatan yang muncul perlu menjadi perhatian dan dihilangkan untuk mendorong perilaku masyarakat agar menggunakan transportasi umum yang telah didukung dengan sarana untuk disabilitas dan juga orang tua (Iwarsson, Jensen, & Ståhl, 2000; Jensen, Iwarsson, & Ståhl, 2002).

Peran KAI dalam Memenuhi Kebutuhan Transportasi

Kebutuhan transportasi masyarakat di seluruh belahan dunia tidak terkecuali wilayah Indonesia merupakan suatu hal yang mutlak. Sejak jaman dahulu transportasi merupakan bagian dalam kehidupan sehari-hari yang tidak dapat dipisahkan untuk memenuhi mobilitas masyarakat. Upaya untuk memenuhi kebutuhan transportasi ini dilakukan dengan berbagai cara dan berbagai pendayagunaan sarana prasarana yang ada serta terus dikembangkan. Kreteria pemilihan transportasi dengan mempertimbangkan faktor ketepatan waktu, keamanan, keteraturan jadwal, kecepatan, kepuasan, kenyamanan, dan kesenangan dijadikan landasan dalam pemenuhan transportasi kereta api yang kemudian dikembangkan menggunakan konsep QCD (*Quality, Cost and Delivery*).

Infrastruktur transportasi yang baik dan handal memberikan dampak yang positif berupa aksesibilitas antar wilayah yang baik, meningkatnya produktivitas ekonomi, meningkatkan hubungan dan kondisi sosial budaya dan stabilitas pertahanan keamanan. Pada sektor sosial budaya dan sejenisnya, infrastruktur berfungsi sebagai pengikat dan pemersatu wilayah dalam wadah NKRI. Dalam sasaran sistem transportasi nasional disebutkan terselenggaranya transportasi secara efektif dan efisien. Efektif dalam arti aksesibilitas tinggi, selamat, terpadu, kapasitas yang mencukupi, mudah dicapai, lancar dan cepat, teratur, tepat waktu, aman dan nyaman, tertib, aman, tarif terjangkau, serta tidak mengeluarkan emisi yang menyebabkan pencemaran tinggi. Efisien dalam satu kesatuan jaringan transportasi nasional yang berarti beban publik rendah dan utilitas tinggi ("Sistranas. <http://hubud.dephub.go.id/> diakses pada Selasa, 25 November 2014.," n.d.)(Sistranas, 2014). Dari buku Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi yang ditulis oleh Edward Murlok disebutkan bahwa sistem transportasi yang merupakan bagian tak terpisahkan dari infrastruktur setiap daerah, baik daerah perkotaan maupun pedesaan, negara maju ataupun negara berkembang, maka perencanaan sistem transportasi

sangat erat hubungannya dengan kebijakan ekonomi dan sosial secara luas (Murlok, 1984).

KAI dalam memenuhi kebutuhan transportasi memberikan jaringan pelayanan perkeretaapian sesuai peruntukannya. PP No.72/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api pasal 2 ayat 2 menyebutkan jaringan pelayanan perkeretaapian terdiri dari dua jaringan pelayanan yaitu jaringan pelayanan perkeretaapian antar kota dan perkotaan. Pelayanan kereta api ini dapat berupa jaringan multimoda transportasi dan dapat bersifat komersial atau penugasan sesuai kebutuhan masyarakat. Dalam menyiapkan pelayanan kebutuhan transportasi KAI harus memerhatikan; (a) kebutuhan masyarakat untuk dilayanan; (b) kapasitas lintas yang dibutuhkan masyarakat; (c) kebutuhan jasa angkutan; (d) komposisi jenis pelayanan angkutan kereta api sesuai dengan tingkat pelayanan; (e) keterpaduan intra dan antar moda transportasi; (f) perbedaan jarak dan waktu antara kereta api (*headway*), jarak antara stasiun dan perhentian; (g) jarak pusat aktivitas terhadap stasiun; dan (h) kapasitas waktu untuk perpindahan transportasi.

PT. KAI mencoba memberikan pilihan agar masyarakat terpenuhi aksesibilitasnya dalam melakukan kegiatan ke tempat tujuan. Prinsip pelayanan transportasi hampir semuanya telah diterapkan oleh operator kereta api, kendala di lapangan muncul saat penumpang turun dari kereta api kemudian moda penyambung ke tempat tujuan masih belum terintegrasi dengan sinergi sehingga terkesan terputus, seandainya ada kurang memberikan kenyamanan seperti angkot, bajai, metromini belum memberikan harapan kenyamanan sehingga masyarakat kembali berfikir lebih menggunakan kendaraan pribadi. Perubahan kondisi lalu lintas jalan raya yang berubah dari waktu ke waktu memerlukan perencanaan dalam pemenuhan transportasi masyarakat. Dengan kelancaran penggunaan transportasi kereta api diharapkan aksesibilitas antar wilayah di perkotaan dan wilayah penyangga sekitarnya dapat diwujudkan.

Pembagian kelas pelayanan penumpang untuk memberikan kenyamanan dan kebutuhan sesuai tingkat ekonomi masyarakat oleh KAI Daop 1 diwadahi dalam beberapa kelas. Pilihan untuk masyarakat yang menghendaki kenyamanan yang ekstra diwujudkan pada angkutan kereta api kelas eksekutif dengan fasilitas lebih tinggi dari kelas lainnya seperti tempat duduk lebar dapat disetel, satu gerbong kereta hanya memuat 50 tempat duduk saja. Dalam satu rangkaian kereta eksekutif terdiri dari 8 gerbong untuk penumpang ditambah satu gerbong restorasi dan satu gerbong sebagai pemangkit listrik. Dibawah kelas eksekutif adalah kelas bisnis dengan fasilitas kursi model 2-2 kanan kiri, tidak bisa disetel, satu gerbong memuat sekitar 64 tempat

duduk, jumlah gerbong dalam satu rangkaian sama dengan eksekutif. Kelas yang terbawah adalah kelas ekonomi dengan fasilitas tempat duduk model 2-3 atau 3-3 sisi kanan kiri dalam satu gerbong, tiap gerbong terdapat model 64 kursi, 80 kursi dan 106 kursi. Kelas ekonomi dengan 64 tempat duduk dalam satu gerbongnya diperuntukkan bagi penumpang yang terdapat penyandang cacat atau difabel, jumlah tempat duduk 80 diperuntukkan bagi kelas ekonomi komersial atau non subsidi, sedangkan kelas ekonomi 106 kursi diperuntukkan ekonomi non komersial atau bersubsidi.

Selain angkutan kereta api penumpang, Daop 1 melayani jasa angkutan kereta api barang yang meliputi dua macam produk yaitu produk *retail* dan *corporate*. Angkutan barang jenis *corporate* berupa peti kemas, semen dan sejenisnya yang sebagian besar barang-barang milik industri, dimana sasarannya merupakan kawasan industri seperti Krakatau Steel, semen Tiga Roda, semen Holcim, kawasan industri Cikarang, kawasan industri karawang. Area penampungan petikemas dengan kereta api saat ini disiapkan di stasiun Jakarta Gudang, stasiun Cigading, stasiun Pasoso, stasiun Lagoa dan Cikarang. Jenis produk retail bersifat kontrak perorangan yang pengirimannya sebagian besar digandengkan dengan kereta angkutan penumpang yang sering disebut sebagai kiriman ekspedisi. Bila dilihat perbandingan konsumsi bahan bakar antara beberapa moda jasa angkutan barang darat lainnya dan besaran daya yang dibutuhkan untuk memindahkan satuan per-ton, kereta adalah pilihan yang tepat. Teknis pembiayaan pengiriman perusahaan ekspedisi dengan jasa kereta api ditetapkan berdasar pada patokan biaya tarif dari PT.KAI.

Industrialisasi di segala sektor dalam rangka pembangunan sangat membutuhkan transportasi dalam mendukung kegiatan industry itu (Salim, 2012). Penyediaan sarana dan prasarana yang mampu menjamin kelancaran perpindahan dan penyebaran barang, jasa, dan informasi untuk menambah tingkat daya saing produk nasional harus memprioritaskan arah kebijakan dalam rangka mendukung peningkatan daya saing sektor riil (Bappenas, 2012). Dislokasi keberadaan industri di wilayah DKI Jakarta mencapai 1.410 (Jakarta dalam angka 2014) sangat erat berhubungan jasa angkutan barang. Ketersediaan angkutan kereta api barang akan mendorong bertumbuh dan berkembangnya kegiatan dan usaha perekonomian, bersama aktivitas yang menyertainya seperti pengolahan (*processing*), penyimpanan (*storing*), pembiayaan (*financing*), iklan/promosi (*advertising*), pengemasan (*packaging*), *merchandising* (Kadir, 2006).

Pengembangan jaringan dan pelayanan *point to point* perlu dikembangkan kepada sistem *door to door* sehingga masyarakat tidak merasa kesulitan untuk

transportasi penghubungnya. Seperti perusahaan Canadian Pacific Railway yang mengoperasikan kereta api, truk, angkutan udara dan angkutan laut sekaligus atau seperti perusahaan White Pass and Yukon Railway yang mengoperasikan sistem transportasi angkutan yang terintegrasi melalui air, rel dan truk (Murlok, 1984). Sistem terintegrasi adalah jawaban dari peningkatan penggunaan transportasi umum kereta ini. *Grand strategy* dengan melibatkan multi sektoral eksekutif, legeslatif dan pengusaha harus segera dibangun agar penyelesaian tidak terkesan jalan sendiri-sendiri.

Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 43 tahun 2011 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional untuk menyajikan layanan transportasi yang merata pada masyarakat maka layanan moda kereta harus terintegrasi dengan layanan moda lainnya seperti moda darat, moda udara dan moda laut. Integrasi antar moda tersebut menjadi cita-cita dan harapan masyarakat pengguna angkutan umum agar perjalanannya lancar. Akan tetapi pada tingkat regulator dan penentu kebijakan masih terjadi permasalahan lintas sektoral, antara instansi yang terkait masih bekerja secara parsial sendiri-sendiri. Kemenhub hanya terfokus pada program-program bidang sarana prasarana, dirjen perkeretaapian terfokus pada program-program dan produk-produk administrasi birokrasi perkeretaapian, sedangkan PT.KAI terfokus pada pelaksanaan di lapangan dengan strategi, program dan kerjanya yang berorientasi bidang bisnis, kualitas pelayanan saja. Harus ada kordinasi yang terencana, tersusun dan teratur berkesinambungan antara instansi yang terkait termasuk Pemda dan KAI sebagai pelaksana di lapangan.

Keunggulan menggunakan kereta api adalah jangkauan pelayanan dengan kapasitas angkut besar, penggunaan energi berdampak efisiensi harga, tepat waktu karena menggunakan jalur tersendiri, polusi kecil, kecepatan dapat divariasikan dan aksesibilitas baik (Utomo, 2004). Jasa angkutan barang kereta dibuka pertama kali tahun 1992 dengan nama kereta Babarajang dengan kapasitas masih kecil sebanyak 6 gerbong tujuan Surabaya. Sebutan angkutan parcel waktu itu karena hanya dapat mengangkut barang ukuran kecil, kapasitas terbatas berupa barang-barang konsumsi saja. Inovasi dikembangkan dengan menambahkan gerbong angkutan barang yang menempel pada kereta angkutan penumpang dengan tujuan membantu bagi penumpang yang mudik membawa banyak barang tambahan. Pelayanan awalnya hanya melayani lintas wilayah Utara pulau Jawa, yang berkembang saat ini dengan penambahan jalur untuk melayani lintas Selatan. Permasalahan muncul pada ketersediaan fasilitas pergudangannya, sebagai perhitungan apabila kereta angkutan dengan 12 gerbong dimana memuat 20 ton/gerbong maka total ada 240 ton, yang akan memerlukan gudang

¹Ketut Biomantara, ²Herdis Herdiansyah

minimal 5000 m², sehingga dengan kapasitas daya angkut yang ada sekarang sebesar 2.878.548 ton (KAI Daop I tahun 2014) akan diperlukan penggudangan yang sangat besar, kapasitas yang ada di Jakarta maupun tempat lain belum dapat menampungnya, oleh karena itu perlu pembenahan sistem pergudangan dibarengi sinergisitas antara KAI bersama pengusaha jasa ekspedisi untuk membuat manajemen angkutan barang yang baik dan tertata secara modern.

Peran KAI Dalam Menunjang Aksesibilitas

Dalam kerangka pikir kebijakan pembangunan sarana dan prasarana Bappenas dijelaskan bahwa percepatan pembangunan infrastruktur transportasi dilakukan secara terus menerus dalam rangka untuk meningkatkan aksesibilitas dan keterhubungan antar wilayah (*domestic connectivity*) guna mendukung pemerataan dan pengembangan wilayah. Memiliki prioritas untuk memastikan distribusi barang berlangsung lancar, peningkatan saing produk nasional sektor riil melalui jasa dan informasi serta kerjasama pemerintah dan swasta (KPS).

Jasa transportasi perintis di wilayah pedalaman dan perbatasan, terpencil, dan *public service obligation* (PSO) khusus perkeretaapian angkutan penumpang kelas ekonomi dan angkutan laut dengan begitu biaya untuk menggunakan transportasi menjadi terjangkau dan murah. Dengan mudahnya biaya transportasi penyebaran atau kegiatan ekonomi dapat lebih mudah dilaksanakan dan jumlah penduduk yang dapat didukung pada suatu wilayah akan bertambah besar dengan meningkatnya transportasi. Perbaikan transportasi diharapkan membuat area itu menjadi lebih menarik dan adanya pergeseran pertumbuhan, mempercepat pengembangan suatu area dalam wilayah (Murlok, 1984). Selain itu, dengan transportasi yang baik dan berlangsung lancar akan meningkatkan perkembangan kota-kota satelit dan pemukiman pinggiran kota serta dapat menunjang lapangan pekerjaan, kegiatan masyarakat, dan usaha. Hal ini akan mendorong tumbuh dan berkembangnya kegiatan dan usaha perekonomian, bersama aktivitas disekitarnya. Meningkatnya kecepatan transportasi dan minimnya biaya akan menyebabkan bertambahnya keberagaman ruang aktivitas manusia. Transportasi merupakan permintaan turunan (*derived demand*) yang ada karena permintaan akan komoditi atau jasa lain. Transportasi diturunkan dari; a) kebutuhan seseorang untuk bergerak dan berpindah dalam melakukan aktivitasnya; b) kebutuhan untuk memindahkan barang agar tersedia tempat yang diinginkan (di tempat tujuan dan tempat asal).

Transportasi kereta api KRL khususnya di wilayah Jakarta memberikan dampak aksesibilitas yang signifikan terhadap peningkatan produktivitas wilayah. Pada suatu peningkatan jalan/transportasi

umumnya akan memungkinkan terjadinya perjalanan yang lebih banyak dan akan mengakibatkan bertambah cepatnya perkembangan ekonomi di daerah tersebut (Murlok, 1984). Peningkatan aksesibilitas kereta api telah terbukti membuat meningkatkan potensi ekonomi suatu kota dan membuatnya menjadi lebih makmur (Zhu, Diao, & Fu, 2016).

Interaksi antar daerah terlihat pada kondisi fasilitas yang tersedia pada transportasi beserta arus dari perpindahan manusia, barang dan juga jasa, terpenuhinya (a) ketersediaan barang (*availability of goods*), (b) stabilitas dan penyamaan harga (*stabilization and equalization*), (c) penurunan harga (*price reduction*), (d) meningkatkan nilai tanah (*land value*), (e) terjadinya spesialisasi antar wilayah (*territorial division of labor*), (f) berkembangnya usaha skala besar (*large scale production*), dan (g) akan terjadinya urbanisasi dan konsentrasi penduduk (*urbanization and population concentration*) pada kehidupan. Membuka peluang terjadinya pembangunan antar wilayah, menghilangkan isolasi pada suatu wilayah, mengurangi perbedaan antar wilayah. Sebagai gambaran diatas daerah dengan kondisi geografis yang terpelosok, pinggiran memunculkan kesenjangan disebabkan keterjangkauan pelayanan sarana prasarana infrastruktur serta aksesibilitas belum memadai seperti Maja (wilayah Rangkas Bitung-Merak) sehingga membutuhkan biaya/ongkos, waktu tempuh dan hal lainnya yang cukup merepotkan. Tetapi dengan terlayannya jalur tersebut oleh KRL sangat membantu masyarakat setempat memperlancar aktivitasnya menuju ke/dari tempat tujuan serta menurunkan biaya akomodasi mereka sehingga meningkatkan kesejahteraan dan produktivitas wilayah tersebut.

Hal serupa juga terjadi pada daerah Nambo yang berlokasi di sekitaran kecamatan Klapanunggal-Kabupaten Bogor dimana wilayah tersebut sudah 8 tahun tidak terlayani kereta tetapi dengan terlayani jalur KRL mulai april 2015 memberikan *place utility* dan *time utility* sehingga peningkatan pembangunan dapat berjalan. Ketersediaan infrastruktur kereta api pada tingkat nasional maupun regional guna pengembangan wilayah regional dan menunjang aksesibilitas perkotaan bersama daerah lintas batas wilayah perkotaan dalam hal ini DKI Jakarta dan sekitarnya. *Essential rail infrastructure endowment data available at national and regional level, Special fokus on regional dimension, Assess accessibility of cities and performance of cross-border connections* (Ackermans & Poelman, 2016). Aksesibilitas antara wilayah baik tingkat nasional maupun regional, perkotaan dan sekitarnya atau lintas batas dapat meningkatkan pembangunan antar wilayah dengan menginteraksikan antara jaring jalan dan tata guna lahan yaitu berupa “konsep daerah lingkungan”.

Dimana terdapat daerah untuk ruang lingkungan, orang dapat melakukan aktivitas tempat tinggal, bekerja, berbelanja dan lainnya melalui baik jaringan-jaring jalan darat berupa jaring jalan ekspres, arteri ataupun jalan pengumpul. Interaksi tersebut dapat dihubungkan dengan transportasi jalan raya maupun kereta api antar wilayah atau daerah perkotaan.

Pada kereta api angkutan barang yang sebagian besar terkait dengan para pengusaha angkutan dan pengiriman barang *corporate* yaitu konteiner atau peti kemas, semen, pupuk, dan lain-lain. Aksesibilitas yang terwujud dengan menggunakan kereta api angkutan barang sangat erat terkait dengan sektor ekonomi niaga. Keterhubungan antar wilayah masih dikombinasikan dengan penggunaan angkutan truk karena lokasi stasiun kereta belum menjangkau sampai titik akhir tujuan barang.

Pembangunan transportasi kereta api harus dibarengi dengan pengembangan transportasi darat lainnya. Pengembangan transportasi darat jalan raya Jabodetabek telah banyak dilaksanakan akan tetapi karena kondisi dan jumlahnya kurang memadai maka masyarakat enggan menggunakannya, ditambah keamanan serta kenyamanan, jadwal tidak teratur memperburuk kondisi transportasi yang beroperasi di Jabodetabek. Kereta api sebagai transportasi tulang punggung (*back bone*) harus ditopang dengan sistem transportasi terintegrasi moda lainnya yang sifatnya sebagai penghubung (*feeder*) dari kereta api. Jaringan antar moda harus menyebar mencakup seluruh tempat-tempat tujuan masyarakat sehingga aksesibilitas antara tempat-tempat tersebut terwujud. Dengan kondisi sistem transportasi terkoneksi maka secara perlahan masyarakat pasti beralih menggunakan transportasi umum tersebut. Kualitas stasiun dan fasilitas akses/jalan ditemukan memiliki efek penting pada persepsi umum bepergian dengan kereta api (Givoni & Rietveld, 2007).

KESIMPULAN

Transportasi kereta api sebagai transportasi umum massal telah memberikan peningkatan aksesibilitas dan keterhubungan antar wilayah guna mendukung pemerataan dan pengembangan wilayah. Transportasi kereta api KRL khususnya di wilayah Jakarta memberikan dampak aksesibilitas yang signifikan terhadap peningkatan produktivitas wilayah. Contoh nyata pada daerah Maja (wilayah Rangkas Bitung-Merak) yang terpelosok menjadi terakomodir aktivitas dan mobilitas kehidupannya.

REFERENSI

- Ackermans, L., & Poelman, H. (2016). *Towards Regional and Urban Indicators On Rail Passenger Services, Using Timetable Information*.
- Bappenas. (2012). Bidang Sarana dan Prasarana, Bab V RKP (p. BAB V).
- Creswell, J. W. (2013). *Research Design: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif dan Mixed, Edisi Ketiga*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Givoni, M., & Rietveld, P. (2007). The access journey to the railway station and its role in passengers' satisfaction with rail travel. *Transport Policy*, 4(5), 357–365.
- Iwarsson, S., Jensen, G., & Ståhl, A. (2000). Travel chain enabler: Development of a pilot instrument for assessment of urban public bus transport accessibility. *Technology and Disability*, 12, 3–12.
- Jakarta Dalam Angka 2014," *DKI Jakarta*, 2014. [Online]. Available: <https://jakarta.bps.go.id/publication/2014/10/21/bb081af3fabf3f5432c74056/jakarta-dalam-angka-2014.html>.
- Jensen, S., Iwarsson, S., & Ståhl, A. (2002). Theoretical understanding and methodological challenges in accessibility assessments, focusing the environmental component: an example from travel chains in urban public bus transport. *Disability and Rehabilitation*, 24(5), 231–241.
- Kadir, A. (2006). Transportasi: Peran Dan Dampaknya dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional. *Jurnal Perencanaan Dan Pengembangan Wilayah Wahana Hijau*, 1(3), 121–131.
- Murlok, E. K. (1984). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. Civil and Urban Engineering Departement, University of Pennsylvania*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Panjaitan, P. (2001). *Faktor Yang Mempengaruhi Kemacetan*. Program Pascasarjana Ketahanan Nasional, Universitas Indonesia.
- Peraturan Menteri no.43 tahun 2011 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional, Arah Kebijakan dan Peran Perkeretaapian Nasional, Strategi Investasi dan Pendanaan
- Peraturan Pemerintah No.72 Tahun 2009. Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, Bab I Pasal 1 (1).
- PT. KAI. (2016). Profil PT.KAI. <https://www.kereta-api.co.id/> diakses pada Senin, 21 Maret 2016.
- Salim, A. A. (2012). *Manajemen Transportasi, Cetakan ke-10*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Setijowarno, D., & Frazila, R. B. (2002). *Pengantar Rekayasa Dasar Transportasi*. Bandung: Teknik Sipil Universitas Katolik Soegijapranata.
- Sistranas. <http://hubud.dephub.go.id/> diakses pada

¹Ketut Biomantara, ²Herdis Herdiansyah

Selasa, 25 November 2014. (n.d.).

Susanto, B. (2013). *Transportasi dan Investasi, Tantangan dan Perspektif Multidimensi*. Jakarta: PT. Kompas Media Nusantara.

Utomo, S. H. T. (2004). *Jalan Rel, Ed. Revisi*. Yogyakarta: Beta Offset Perum Fakultas Teknik UGM.

Zhu, Y., Diao, M., & Fu, G. (2016). The Evolution Of Accessibility Surface Of China In The High-Speed-Rail Era. *Environment and Planning A: Economy and Space*, (48), 2108–2111.

PROFILE PENULIS

Ketut Biomantara adalah magister dari ketahanan nasional program Pascasarjana Universitas Indonesia

Herdis Herdiansyah adalah staf pengajar dari Sekolah Ilmu Lingkungan Universitas Indonesia yang mendalami isu-isu sosial dalam kajian lingkungan.