

Revitalisasi Perkeretaapian: Menambah Peran KA Lebih Besar

Indonesia pernah dianggap sebagai salah satu negara yang memiliki sistem perkeretaapian modern di dunia. Ini disebabkan kebijakan perkeretaapian pada masa Pemerintah Hindia Belanda memang jelas dan lebih terarah. Pemerintah Hindia Belanda pernah mencanangkan moda kereta api (KA) sebagai moda transportasi utama di negeri jajahan Indonesia. Sayangnya kebijakan itu tidak berlanjut setelah jaman kemerdekaan dengan makin menyusutnya jaringan KA yang beroperasi termasuk prasarana dan sarana pendukungnya, seperti stasiun serta sejumlah kereta, gerbong dan lokomotif..

Sepeninggal Pemerintah Hindia Belanda perkeretaapian mulai mengalami masa suram. Apalagi selama penjajahan Jepang banyak dilakukan kanibalisme jalur KA, juga ada beberapa jaringan yang dipindahkan ke negara jajahan, seperti salah satu jalur ganda Solo-Yogyakarta yang dipindahkan ke negara Burma. Demikian pula semasa kemerdekaan makin kurang terurus, ditambah makin gencarnya industri otomotif menambah kurangnya upaya memaksimalkan peran KA dalam kancah dunia transportasi.

Hampir di semua negara di dunia yang memiliki jaringan KA akan bertambah panjang serta teknologi yang dipilih juga semakin bervariasi dan modern, kecuali di Indonesia hanya itu-itu saja tidak banyak perubahan yang signifikan. Semula panjangnya 6.482 kilometer, sekarang tinggal 4.360 kilometer. Jaringan itu terdapat di Pulau Jawa, panjang lintas utama 2.966 kilometer dan lintas cabang 46 kilometer. Kemudian di Pulau Sumatera terdapat 1.329 kilometer untuk lintas utama dan 19 kilometer untuk lintas cabang. Jumlah lokomotif menurun jadi 1.045 unit (tahun 1953) dan tinggal 549 unit pada awal tahun 1980-an.

Untuk jaringan rel ganda belum seluruhnya terwujud. Selain di jaringan KA Jabotabek, baru pada lintas Jakarta-Cikampek-Cirebon, Solo-Yogyakarta-Kutoarjo, Brebes-Tegal dan yang sedang dan akan dikerjakan adalah jalur Tegal-Pekalongan, Kutoarjo-Kroya dan Kroya-Cirebon. Selayaknya seluruh jaringan KA di Jawa dibuat ganda (*double track*), mengingat kebutuhan pergerakan orang dan barang masa mendatang yang pasti selalu meningkat. Selain itu juga ada efisiensi terhadap penggunaan lahan, bahan bakar, dan polusi udara. Benefit yang didapat cukup besar, apalagi dengan jumlah penduduk yang tinggi, moda KA sudah menjadi moda andalan perjalanan di dunia.

Sementara itu untuk jaringan KA yang menggunakan penggerak tenaga listrik hanya ada di jaringan di Jabotabek yang dibangun tahun 1925 menghubungkan Jatinegara - Tanjung Priok yang kala itu dioperasikan oleh *Electrische Staatsspoorwagen* (ESS). Memang untuk di awal pembangunannya membutuhkan dana lebih besar, akan tetapi dalam

pengoperasiannya akan lebih efisien baik dalam hal penggunaan bahan bakar maupun akselerasinya dibandingkan dengan tenaga diesel.

Di sisi lain, kualitas prasarana yang berupa jalan rel sangat memprihatinkan, hampir separuh rel sudah uzur, di atas 50 tahun. Sekitar 2.270 kilometer (49 persen) perlu segera dilakukan perbaikan dengan kondisi sepanjang 791 kilometer masih dengan bantalan kayu. Bantalan kayu yang masih digunakan itu usianya sudah di atas 15 tahun. Kalau menggunakan kayu bangkirai, hanya memiliki umur ekonomis maksimum 8 tahun dan masih diijinkan toleransi 1-2 tahun. Setelah itu akan sangat mempengaruhi kecepatan perjalanan KA.

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi kondisi rel adalah frekuensi perjalanan, beban angkut, geometrik jalan rel, konstruksi (termasuk jenis, penambat, bantalan dan balas). Type rel yang lebih tinggi yang tidak disertai dengan bantalan yang handal akan mempengaruhi keamanan dan kecepatan perjalanan. Beberapa lintas jalan rel masih menggunakan bantalan kayu, bahkan masih ada yang menggunakan bantalan baja peninggalan Pemerintah Hindia Belanda yang usianya lebih dari 100 tahun.

Pilihan moda KA

Hasil studi yang dilakukan LAPI ITB (2005) menunjukkan bahwa tanpa adanya jaringan KA di Pulau Jawa, akan semakin menambah biaya perjalanan (*travel cost*) sebesar 2,82 kali dari kondisi yang ada saat ini. Dengan akan dilakukannya pengembangan dan pembangunan jaringan jalan Tol Trans Jawa (lebih kurang 1.50 kilometer) angka "*travel cost*" semakin membaik menjadi 1,06 kali. Akan tetapi, kondisinya akan menjadi lebih baik bila dilakukan pembangunan prasarana rel ganda (*double track*) di seluruh jaringan yang ada.

Pangsa pasar (*market share*) moda KA baik untuk barang maupun barang masih rendah bila dibandingkan dengan negara lain. Tahun 2005, moda KA hanya mengangkut 150.275.225 penumpang atau 7,32 persen dari total nasional. Sedangkan barang yang diangkut moda KA hanya 17.45 ton atau 0,63 persen dari total nasional. Bandingkan dengan jalan raya yang dapat mengangkut 2.021.075.897 orang atau 84,13 persen dan barang sebesar 2.514.150 ton atau sekitar 91,25 persen. Memang beralasan angka sebesar itu untuk jalan raya, karena jaringan KA hanya ada di Pulau Jawa dan sebagian di Pulau Sumatera. Akan tetapi, pergerakan orang dan barang juga yang paling besar di Pulau Jawa kemudian diikuti dengan di Pulau Sumatera. Artinya, di daerah atau wilayah yang padatpun, peran moda KA belumlah sebesar yang diharapkan. Dominasi jalan raya masih cukup besar, sementara kendala yang menghadang di tahun mendatang untuk sektor transportasi juga cukup besar. Apabila tidak dilakukan revitalisasi perkeretaapian di

wilayah Pulau Jawa dan Pulau Sumatera, tentunya akan menimbulkan pemborosan yang luar biasa. Angkutan barang menggunakan jalan raya dengan muatan yang berlebih yang diberi toleransi sebesar 60 persen dari yang diijinkan, pasti akan menimbulkan problem yang banyak. Permasalahan yang muncul adalah mudah ditemuinya ruas-ruas jalan yang mudah rusak, kecelakaan yang tinggi, antrian akibat kelambatan bergerak angkutan barang dan lain sebagainya. Sementara jaringan KA tidak optimum digunakan sebagai pendukung atau pengganti mengangkut barang.

Untuk perjalanan angkutan barang jarak jauh, seyogyanya pemerintah memberikan kemudahan bagi pengusaha untuk mengangkut barangnya menggunakan moda KA ketimbang jalan raya. Bentuk insentif keringanan tarif angkutan adalah salah satu cara yang bisa ditempuh agar pengusaha angkutan barang mulai melirik KA. Selama ini hal itu tidak dilakukan, sementara peluang membawa barang sebanyak-banyaknya menggunakan jalan raya sangat terbuka lebar dan rendah sekali pengawasan terhadap peraturan yang berlaku.

Menggiatkan moda KA

Revitalisasi perkeretaapian yang berarti kegiatan untuk menghidupkan atau menggiatkan kembali perkeretaapian yang selama ini cukup lama kurang mendapat perhatian serius dari pemerintah. Selain meningkatkan kondisi prasarana dan sarana yang ada, juga memikirkan untuk mengoptimalkan kinerja prasarana yang ada dan menghidupkan kembali jaringan KA yang selama ini tidak beroperasi. Jaringan KA yang tidak beroperasi, tetapi potensi untuk dihidupkan. Selain dapat bantu atasi kemacetan lalu lintas juga bagi masyarakat kecil lebih murah gunakan moda KA, seperti Lintas Sukabumi-Bogor (57 kilometer), Bandung-Soreang (27 kilometer), Semarang-Kudus (50 kilometer) dan Semarang-Yogyakarta melewati Magelang. Dengan diresmikannya Ciliwung *Blue Line* sepanjang 27 kilometer yang mengitari Kota Jakarta. Dalam skala regional al serupa dapat juga dioperasikan di Jawa Tengah, karena jaringannya sudah tersedia, yakni yang mengitari atau mengelilingi kota-kota penting di Jawa Tengah dan Daerah Istimewa Yogyakarta, seperti Semarang-Solo-Yogyakarta-Purwokerto-Tegal-Pekalongan dan sebaliknya sepanjang lebih kurang 580 kilometer.

Dalam upaya menggiatkan moda KA untuk berperan lebih besar, Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian telah membuka peluang bagi pemerintah daerah dan swasta untuk ikut serta berusaha. Bagi jalur-jalur yang sudah dioperasikan PT. Kereta Api dapat dilakukan kerja sama yang lebih terbuka dan transparan. Pemerintah DKI Jakarta dapat ikut serta untuk melakukan kerja sama meningkatkan Ciliwung *Blue Line* untuk mengatasi kemacetan. Demikian pula dengan Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta untuk mengoperasikan jaringan KA

yang mengitari wilayahnya. Wilayah Joglosemar (Jogyakarta-Solo-Semarang) merupakan wilayah yang berepotensi berkembang di masa datang dengan aset-aset yang dimiliki di wilayah ini.

Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 telah memberi peluang lebih besar untuk meningkat moda KA menjadi andalan transportasi masa depan. Tinggal sekarang ini sejauh mana kemauan politik dari penentu kebijakan untuk memuluskan perjalanan Undang-Undang itu untuk kepentingan yang lebih besar bagi bangsa dan negara.

(Djoko Setijowarno, Ketua Laboratorium Transportasi, Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil dan Program Magister Lingkungan & Perkotaan Unika Soegijparanata dan Ketua Forum Perkeretaapian Masyarakat Transportasi Indonesia Pusat)