

KINERJA STASIUN KERETA API LUBUK LINGGAU

Erika Buchari

Universitas Sriwijaya

Jalan Indralaya Prabumulih, km 32, Inderalaya, Ogan Ilir

Sumatera Selatan

Telp: 0711-580139

eribas17@gmail.com

Abstract

According to Law Number 23 of 2007, on Railways, the train station for loading and unloading of goods shall be equipped with safety, security, loading and unloading goods, and public facilities. The condition of the railway station in Lubuk Linggau, South Sumatra, is now very crowded, with spaces for vehicle parking shuttle and for loading and unloading of goods are no longer sufficient, thus affecting the performance of this station. The data indicate that the modes of transport used by passengers using the railway mode for Palembang-Lubuk Linggau or vice versa are motorcycles, paratransit, private car, which require facilities to intermodal transfer. The transport of goods shows that those with two trips, which indicate the existence of a distribution of goods in the town of Lubuk Linggau, are about 7.6%. This means that loading and unloading facilities at the station are needed. To improve its performance, in Lubuk Linggau station must be equipped with the facilities in accordance with existing regulations.

Keywords: railway station performance, passenger transport, cargo transport, intermodal transfer

Abstrak

Menurut Undang-Undang No. 23 Tahun 2007, Tentang Perkeretaapian, stasiun kereta api untuk keperluan bongkar muat barang harus dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas keselamatan, keamanan, bongkar muat barang, dan fasilitas umum. Kondisi stasiun kereta api di Lubuk Linggau, Sumatera Selatan, saat ini sudah sangat sesak, dengan tempat untuk parkir kendaraan antar jemput dan tempat untuk bongkar muat barang sudah tidak memadai lagi, sehingga mempengaruhi kinerja stasiun ini. Data angkutan penumpang menunjukkan bahwa moda yang digunakan masyarakat pengguna moda kereta api jurusan Palembang-Lubuk Linggau atau sebaliknya adalah sepeda motor atau ojek, angkot, atau mobil pribadi, yang memerlukan fasilitas untuk pergantian moda. Sedangkan angkutan barang menunjukkan bahwa yang melakukan dua kali perjalanan atau menunjukkan adanya distribusi barang di kota Lubuk Linggau sekitar 7,6%., yang berarti dibutuhkan fasilitas bongkar muat di stasiun. Untuk meningkatkan kinerjanya, stasiun di Lubuk Linggau harus dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas sesuai dengan ketentuan yang ada.

Kata kunci: kinerja stasiun kereta api, angkutan penumpang, angkutan barang, perpindahan moda

PENDAHULUAN

Perkeretaapian sebagai suatu moda transportasi dalam sistem transportasi nasional mempunyai karakteristik pengangkutan secara massal, memiliki keunggulan tersendiri, dan tidak dapat dipisahkan dari moda-moda transportasi lain. Berdasarkan hal ini, potensi perkeretaapian perlu dikembangkan dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung wilayah lokal, regional, maupun nasional guna menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat. Menurut Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, pasal 54 ayat (2), stasiun kereta api

untuk keperluan bongkar muat barang harus dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas keselamatan, keamanan, bongkar muat barang, dan fasilitas umum.

Kebanyakan stasiun kereta api saat ini sudah sangat sesak, dengan tempat untuk parkir kendaraan antar jemput dan tempat untuk bongkar muat barang sudah tidak memadai lagi, sehingga mengganggu aktivitas di sekitar stasiun. Sedangkan menurut Pasal 140, angkutan barang umum dan barang khusus, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 139 ayat (2) huruf a dan huruf b, wajib memenuhi persyaratan: (a) pemuatan, penyusunan, dan pembongkaran barang pada tempat-tempat yang telah ditetapkan sesuai dengan klasifikasinya; (b) keselamatan dan keamanan barang yang diangkut; dan (c) gerbong yang digunakan sesuai dengan klasifikasi barang yang diangkut.

Sumatera Selatan mempunyai banyak potensi hasil bumi maupun industri manufaktur. Akan tetapi terlihat bahwa angkutan barang tersebut belum terangkai dengan baik dan bahkan sebagian seperti tidak terorganisir dan tidak terdata dengan baik, sehingga yang terjadi adalah terputusnya angkutan barang dari sentra produksi ke wilayah pemasarannya atau tidak tersambung dengan lancar. Hal ini membuat transportasi menjadi tidak efisien dan tidak efektif.

Rangkaian atau rantai transportasi dapat meliputi banyak jenis angkutan. Setiap moda transportasi memerlukan kertas surat jalan (*document paper*) terpisah, sehingga harus dibuat dokumen perjalanan untuk suatu rangkaian perjalanan. Sistem dokumentasi ini penting untuk pendataan jumlah ruang yang dibutuhkan untuk angkutan tersebut, termasuk untuk stasiun dan terminal. Bila barang menggunakan satu atau lebih moda transportasi, sebaiknya diciptakan rantai transportasi (*transportation chain*) dan disediakan fasilitas terminal dan kereta api terpadu untuk mempermudah mata rantai arus barangnya.

Perencanaan pengembangan dan penyediaan suatu stasiun kereta api seharusnya memperhatikan rangkaian perjalanan orang dan barang, khususnya yang menyangkut renovasi atau pemindahan lokasi. Melihat kusutnya keadaan pusat kota Lubuk Linggau, terutama di sekitar Terminal dan Stasiun Kereta Api di Pusat Kota, permasalahan yang terpantau adalah sebagai berikut:

- a. Stasiun kereta api berada pada Kawasan Pasar di Pusat Kota yang selalu macet akibat terbatasnya jaringan jalan dan terbatasnya kapasitas parkir pada Stasiun Kereta Api.
- b. Kondisi dan kapasitas stasiun yang tidak dapat ditingkatkan lagi, karena sudah mencapai kapasitasnya, sehingga diperbaiki bagaimanapun juga keadaan stasiun kereta api ini tetap tidak akan dapat mengatasi masalah parkir dan lalulintas di sekitarnya.
- c. Kendali lalulintas kurang sering dilakukan karena pendataan arus lalulintas dan data perjalanan jarang dilakukan, yang berakibat pada sistem dan jumlah angkutan umum dan ojek yang tidak teratur.

Studi ini dimaksudkan untuk mengkaji pengembangan jalan kereta api di kota Lubuk Linggau, dengan penekanan pada kajian rantai angkutan multimoda untuk penumpang dan barang. Di Lubuk Linggau terdapat dua kelompok terpisah yang mengorganisir transportasi melalui jalan kereta api dan jalan raya.

Studi ini dimaksudkan untuk mengkaji strategi pengembangan stasiun dan sistem jaringan kereta api di Lubuk Linggau. Titik berat kajian adalah pada pengembangan stasiun kereta api dan terminal terpadu. Penelitian ini diharapkan menghasilkan pusat kota yang terbebas dari kemacetan dan pengembangan wilayah di selatan dan di utara kota Lubuk Linggau dapat lebih dipercepat.

Dari pengamatan masalah di lapangan dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

- a. Bagaimana kapasitas jalan dan parkir di dekat Stasiun kereta api berada pada Kawasan Pasar di Pusat Kota Lubuk Linggau;
- b. Bagaimana magnitude atau daya tarik stasiun bagi kegiatan di sekitarnya;
- c. Bagaimana data arus lalu lintas dan data perjalanan penumpang dan barang di kota Lubuk Linggau.

Konsep Pengembangan Jalan Kereta Api

Penyediaan infrastruktur transportasi yang baru untuk setiap moda atau pergantian moda mahal dan mungkin terbatas oleh hambatan-hambatan seperti yang disyaratkan pada proses perencanaan. Karenanya, meningkatnya efisiensi pengelolaan infrastruktur yang ada sangat penting.

Dalam beberapa sistem transportasi, seperti kereta api, terdapat elemen-elemen sistem secara luas di bawah kontrol manajer infrastruktur, sementara yang lain, seperti jaringan jalan, langkah-langkah bagi pengguna (*users*) secara luas di luar kontrol manajer infrastruktur.

Pelayanan yang diberikan di negara-negara maju dan di negara-negara berkembang jelas berbeda. Sebagaimana di negara berkembang lainnya, kelemahan pelayanan perkeretaapian di Sumatera Selatan dapat dilihat pada indikator-indikator berikut:

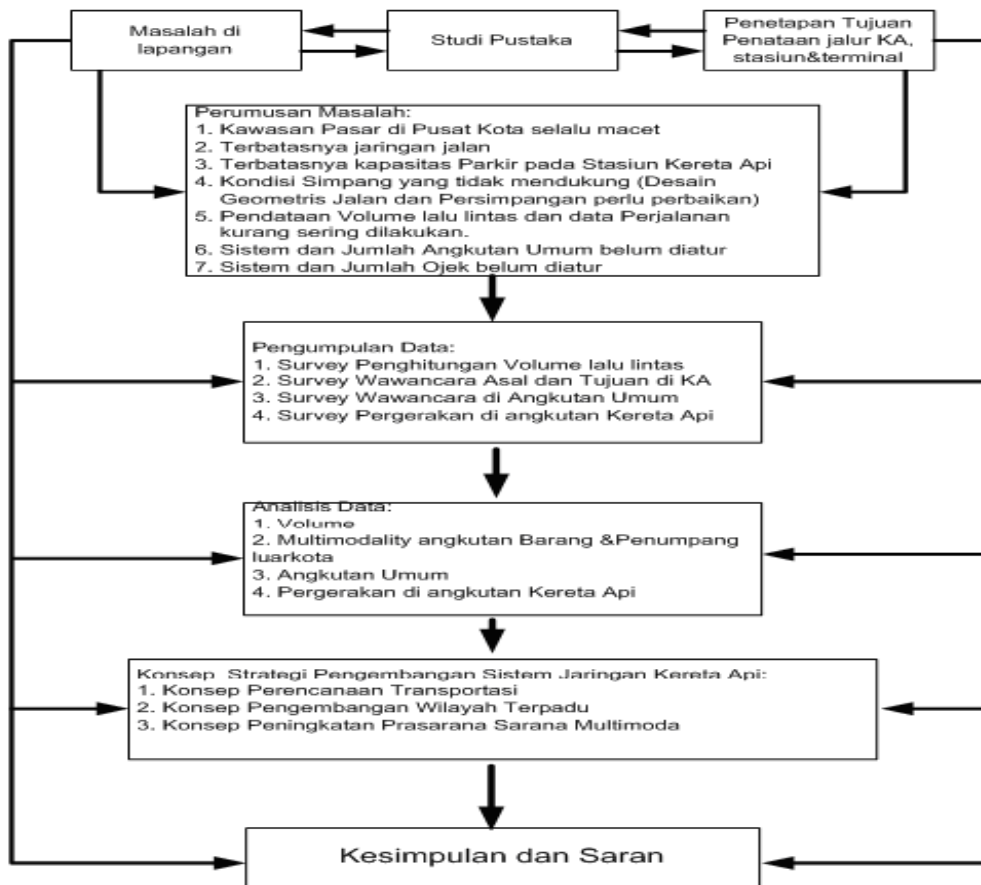
1. Infrastruktur dasar; sistem jakur tunggal dan kualitas infrastruktur rendah, dengan jumlah muatan yang menguntungkan (ton per sumbu) masih rendah.
2. Sistem kontrol, signal dan komunikasi; masih sangat konvensional.
3. Kualitas pelayanan dan pemeliharaan; tingkat pemeliharaan dan fasilitas gudang kurang baik, dengan kualitas sistem manajemen pemeliharaan yang rendah.
4. Manajemen dan karyawan; sistem informasi manajemen tidak terpadu, keahlian karyawan kurang, dan karyawan bergaji rendah.
5. Efisiensi dan produktivitas; ketersediaan lokomotif dan gerbong serta infrastruktur dasar rendah, sehingga efisiensi operasi dan ratio produktivitas terhadap kapasitas rendah.
6. Kecepatan kereta api; relatif masih rendah.

Kinerja Angkutan Barang

Angkutan barang belum mempunyai ukuran kinerja, sehingga belum tersedia data kinerjanya. Untuk itulah sistem transportasi barang perlu dibenahi dari dasarnya, yaitu pendataan dan penetapan indikator kinerjanya (*performance indicator*). Selain itu, sekaligus bersamaan dengan pembenahan sistem angkutan barang, penting juga diperhatikan agenda Kementerian Perhubungan untuk mengembangkan angkutan multimoda.

Angkutan barang yang ada sekarang masih terpisah-pisah per sektor dan per jenis angkutan atau sering disebut sebagai unimoda, sehingga diperlukan suatu sistem yang dapat meningkatkan dari sistem *unimodal* ke sistem *multimodal*. Dari studi literatur dan pengalaman riset terdahulu tentang multimoda, telah disusun pola pengembangan angkutan multimoda untuk barang sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 1 (Buchari, 2008). Langkah penting yang perlu dilakukan adalah mendeteksi kemultimodaan suatu perjalanan

angkutan barang. Untuk keperluan ini dilakukan suatu survei dan interview terhadap kendaraan angkutan barang.



Gambar 1 Bagan Alir Studi Pola Pengembangan Angkutan Multimoda

DATA DAN ANALISIS

Angkutan Penumpang

Sekitar 340 penumpang naik pada kereta api jurusan Lubuk Linggau– Palembang pada waktu masih berada di Lubuk Linggau. Kemudian naik berturut-turut di stasiun Tebing Tinggi (53 orang), di stasiun Saung Naga (2 orang), di stasiun Bunga Mas (1 orang), di stasiun Lahat 28 orang, di stasiun Banjar Sari (1 orang), dan di stasiun Muara Enim (5 orang). Dalam perjalanan banyak penumpang yang turun, berturut-turut di stasiun Tebing Tinggi (29 orang), di stasiun Lahat (31 orang), di stasiun Muara Enim (23 orang), di stasiun Prabumulih (17 orang), dan di stasiun Paya Kabung (3 orang). Di akhir perjalanan, yaitu di stasiun Kertapati, ada 286 penumpang yang turun. Sebanyak 165 penumpang yang naik dari stasiun Kertapati dan 135 penumpang turun setelah sampai di Stasiun Lubuk Linggau. Sisanya naik dan turun di stasiun-stasiun yang dilewati. Survei wawancara dilakukan terhadap penumpang kereta api jurusan Palembang-Lubuk Linggau. Data deskriptif hasil survei disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1 Data Deskriptif Hasil Survei Wawancara di Lubuk Linggau

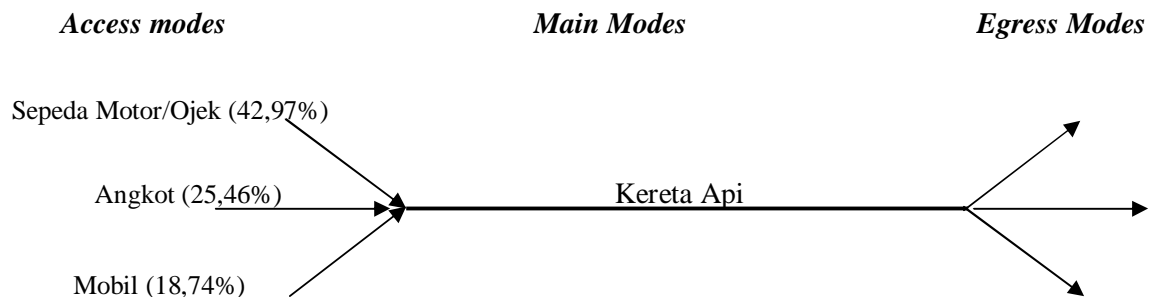
Status dalam Keluarga	Ayah (47,93%); Anak (37,72%); Ibu (12,93%); Saudara (1,32%); Kakek/Nenek (0,10%)
Jenis Kelamin	Laki-laki (73,19%); Perempuan (26,81%)
Usia Perjalanan	Umur 25-40 (46,48%); Umur 41-60 (23,97%); Umur 18-24 (18,81%); Umur 12-17 (9,65%); Umur >60 (1,09%)
Status Kerja	Pegawai Swasta (33,52%); Murid/Mahasiswa (17,55%); Dagang/Swasta (17,39%); Pegawai Negeri (8,40%); Buruh (7,85%); Tenaga Keamanan (4,76%); Ibu Rumah Tangga (3,7%); Profesional (0,79%); Manager (0,69%); Pensiunan (0,83%); Petani/Ladang (0,83%); Pengangguran (1,16%)
Jumlah Mobil dalam Keluarga	Tidak Ada Mobil (94,21%); Punya Satu Mobil (5,06%); Punya Dua Mobil (0,60%); Lebih dari Dua Mobil (0,13%)
Jumlah Sepeda Motor dalam Keluarga	Tidak Ada Motor (48,73%); Punya Satu Motor (46,94%); Punya Dua Motor (3,90%); Lebih dari Dua Motor (0,43%)
Prioritas Pengguna Kendaraan Pribadi dalam Keluarga	Tidak Memiliki Kendaraan Pribadi (46,18%); Ayah (36%); Anak (14,38%); Ibu (2,28%); Saudara (1,12%); Kakek/Nenek (0,03%)
Gaji atau Uang Saku per Bulan	kurang dari Rp. 500.000,00 (22,71%); Rp. 500.000,00-Rp. 1.500.000,00 (44,76%); Rp. 1.500.001,00-Rp. 2.500.000,00 (24,99%); Rp. 2.500.000,00-Rp. 3.500.000,00 (5,36%); Rp. 3.500.000,00-Rp. 5.000.000,00 (1,52%); lebih dari Rp. 5.000.000,00 (0,66%)

Untuk mengetahui moda penghubung yang berupa akses dapat dilihat pada hubungan dalam matriks asal dan moda pertama. Melalui matriks tersebut terungkap moda pertama dari responden yang digunakan dari asal perjalanan masing-masing. Pada matriks Asal 1 – Moda 1, terungkap bahwa moda yang digunakan masyarakat pengguna moda kereta api jurusan Palembang-Lubuk Linggau atau sebaliknya adalah diantar sepeda motor atau ojek (42,97%), angkot (25,46%), atau mobil pribadi (18,74%). Karena itu perlu diperhatikan tempat parkir sepeda motor atau ojek dan tempat perhentian angkot (*intermodal transfer point*). Saat ini tidak tersedia fasilitas parkir untuk sepeda motor yang memadai sehingga aktivitas di sekitar stasiun tumpah ke daerah pasar dan sekitarnya.

Pada umumnya orang menggunakan moda lebih dari satu untuk melakukan satu perjalanan. Pada matriks ini diketahui bahwa yang melakukan lebih dari satu moda dalam satu perjalanan adalah 447 dari 533 sample atau sebanyak 83,86%. Oleh karena itu moda kedua yang digunakan seringkali menjadi moda utama, walaupun kadang-kadang ada juga yang menjadikan moda ketiga sebagai moda utama. Dari matriks Asal 1 - Moda 2 terlihat bahwa moda yang terbanyak digunakan sebagai moda utama adalah moda oplet, yaitu 72,68%. Hal ini menunjukkan ketergantungan penduduk Lubuk Linggau pada moda oplet. Selanjutnya moda utama yang banyak digunakan adalah moda kereta api, yaitu 7,41%, yang umumnya dilakukan oleh para pelaku perjalanan ulang-alik atau komuter dan diikuti oleh moda bis, yaitu sekitar 6,85%. Dengan melihat matriks asal moda (A1-M1, A1-M2) dapat dibuat jaringan multimoda penumpang kereta api sebelum naik ke moda kereta api tersebut. Secara skhematis bentuk jaringan multimoda ini ditunjukkan pada Gambar 2.

Dari hasil wawancara perjalanan terhadap 396 responden, ternyata terdapat 303 responden yang hanya menggunakan satu moda sebelum melanjutkan perjalanan menggunakan moda kereta api. Selain itu diperoleh informasi penting lain sebagai berikut:

- akses ke kereta yang terbanyak adalah travel sebanyak 55 perjalanan (13,85%);
- akses dengan angkot sebanyak 24 perjalanan (7,89%); dan
- akses dengan bis sebanyak 13 perjalanan (3,27%).



Gambar 2 Jaringan Multimoda Perjalanan Eksternal Internal Penumpang Angkutan Umum

Karena moda yang paling banyak digunakan sebelum menggunakan kereta api adalah moda travel, dibutuhkan fasilitas tempat pergantian antara moda travel dengan kereta api. Terdapat 10 perjalanan (3,61%) yang menggunakan dua moda sebelum menggunakan moda kereta api. Sisanya, sebanyak 96,39% responden, melanjutkan perjalanan dengan berbagai moda, yaitu dengan menggunakan moda ojek atau sepeda motor (39,35%), menggunakan moda bis (21,30%), menggunakan mobil pribadi (17,33%), dan menggunakan angkot (14,44%). Dengan memperhatikan penggunaan moda-moda ini, diperlukan fasilitas untuk memungkinkan terjadinya pergantian moda. Walaupun banyak yang menggunakan ojek atau sepeda motor, pada kenyataannya fasilitas-fasilitas yang diperlukan sangat kurang, sehingga banyak sepeda motor yang parkir di pasar dan di pinggir jalan. Selain itu diperlukan juga fasilitas untuk pergantian dari moda bis dan oplet ke moda kereta api.

Angkutan Barang

Untuk wilayah Lubuk Linggau diketahui bahwa 10, 57% transportasi barang dari Palembang menuju ke pusat kota Lubuk Linggau dan dari Bengkulu (Curup) menuju ke pusat kota Lubuk Linggau sebanyak 7,40%. Bila dilihat dari asal perjalanannya, perjalanan terbanyak berasal dari pusat kota Lubuk Linggau (20,30%), diikuti dari Bengkulu (17,12%) dan dari Palembang (13,95%). Tujuan perjalanan adalah menuju ke pusat kota Lubuk Linggau (34,04) dan diikuti menuju ke Bengkulu (14,16%). Swelain itu, terdapat 13,70% perjalanan transit dari Curup (Bengkulu) yang singgah di Lubuk Linggau untuk selanjutnya meneruskan perjalanan ke Jambi.

Angkutan barang yang melakukan dua kali perjalanan hanya 7,6%, yang menunjukkan adanya distribusi barang di kota Lubuk Linggau. Sedangkan yang melakukan sekali perjalanan (karena jarak jauh) sebanyak 92,4%. Hal ini berarti

- a. Banyak perjalanan angkutan barang menuju pusat kota Lubuk Linggau dan membutuhkan fasilitas bongkar muat di pusat kota.
- b. Adanya angkutan transit yang menunjukkan adanya ketertarikan dan kontribusi kota Lubuk Linggau sebagai kota transit.
- c. Adanya pergantian (transit) yang mengindikasikan adanya kebutuhan fasilitas pergantian moda dari moda jalan ke moda kereta api.

Kinerja angkutan barang dapat dilihat dari frekuensi, rute, armada, dan jadwal keberangkatan angkutan barang tersebut. Dari pengamatan di lapangan diketahui bahwa kinerja angkutan barang tersebut memang belum diukur, sehingga saat ini belum tersedia data. Frekuensi belum dapat diukur karena perusahaan atau pengelola angkutan barang tidak menentukan jadwal, yang mungkin disebabkan karena kondisi jalan dan penyeberangan yang masih kurang memadai.

KESIMPULAN

Dari penelitian ini dapat disimpulkan hal-hal berikut:

1. Dengan memperhatikan ketentuan yang terdapat dalam Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, kondisi stasiun kereta api di Lubuk Linggau yang berada di pusat kota saat ini sudah tidak memadai sehingga membutuhkan fasilitas-fasilitas sesuai dengan yang diamanatkan dalam Undang-Undang tersebut.
2. Diperlukan fasilitas untuk meningkatkan layanan bagi penumpang dengan memperhatikan penggunaan moda-moda yang digunakan oleh penumpang-penumpang tersebut sebelum atau sesudah menggunakan moda kereta api. Karena moda terbanyak yang digunakan sebelum dan sesudah penggunaan moda kereta api adalah sepeda motor, diperlukan fasilitas untuk parkir sepeda motor tersebut.
3. Angkutan barang yang dilayani stasiun Lubuk Linggau menunjukkan adanya potensi distribusi barang di kota Lubuk Linggau, yang berarti dibutuhkan fasilitas bongkar muat di pusat kota.

DAFTAR PUSTAKA

- Buchari, E. 2009. *Studi Rencana Pengembangan Jalan Kereta Api di Kota Lubuk Linggau*. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah. Lubuk Linggau.
- Frazelle, E. 2002. *Supply Chain Strategy, the logistics of Supply Chain Management*. New York, NY: McGraw-Hill.
- Hugos, M. 2003. *Essentials of Supply Chain management*. New York, NY: John Wiley & Sons, Inc.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2007. *Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian*. Jakarta.

