

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Penelitian

Seiring berkembangnya suatu kawasan, bertambah pula penduduk di kawasan tersebut. Hal itu yang terjadi di Ngamprah, Kabupaten Bandung Barat. Sejak kantor pemerintahan dipindahkan ke Desa Mekarsari Kecamatan Ngamprah Kabupaten Bandung Barat, Jalan Ciharashas menjadi salah satu alternatif jalan yang menuju kantor pemerintahan tersebut. Dampaknya lalu lintas kendaraan semakin ramai, bahkan jalan-jalan utama seperti jalan raya Cimareme menjadi padat. Dampak lainnya, Transportasi umum pun menjadi kebutuhan yang mendesak bagi masyarakat. Salah satunya, Kereta api menjadi transportasi umum yang murah dan banyak diminati masyarakat. Jika di Jabodetabek kita mengenal KRL Commuter Line, Tetapi di Bandung kita mempunyai KRJ yang melintasi Kabupaten Bandung Barat-Kota Cimahi-Kota Bandung dan Kabupaten Bandung atau sebaliknya. Demi memenuhi pangsa pasar, frekuensi perjalanan kereta pun semakin bertambah. Akan tetapi seiring bertambahnya frekuensi perjalanan kereta dan kendaraan yang melintas tersebut, tidak diimbangi dengan peningkatan sarana dan prasarana lalu lintas, seperti perlintasan kereta api. Peningkatan perlintasan kereta api perlu dilakukan jika frekuensi perjalanan kereta dan volume lalu lintas kendaraan semakin ramai dan tidak memenuhi persyaratan yang tertuang dalam Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor : SK.770/KA.401/DRJD/2005 tentang pedoman teknis perlintasan sebidang antara jalan dengan jalur kereta api.

Sepanjang-panjangnya rel kereta api pasti akan berpotongan/bersilangan dengan jalan raya. Persilangan antara jalan rel dengan jalan raya biasa disebut perlintasan sebidang. Perlintasan sebidang banyak memakan korban jiwa dikarenakan banyak faktor. Demi keamanan, diharapkan warga tidak membuka jalan memotong rel kereta untuk membuat perlintasan liar. Akan tetapi, faktanya banyak perlintasan liar yang dibuka oleh warga. Data dari Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat, Perlintasan kereta di Wilayah Kabupaten Bandung Barat jumlahnya 78 perlintasan, yang terdiri dari 14 perlintasan resmi dan 64 sisanya perlintasan liar.

Perlintasan sebidang ada yang dilengkapi dengan palang pintu dan tanpa palang pintu. Untuk perlintasan sebidang dengan palang pintu sangat bermanfaat karena dijaga oleh PJJ (Petugas Jaga Lintasan) dan dilengkapi sirine beserta alat lainnya, sehingga kita aman ketika akan melewati perlintasan tersebut. Sedangkan, perlintasan sebidang tanpa palang pintu walaupun tanpa dilengkapi dengan sirine dan sebagainya, sebenarnya aman untuk dilewati selama ada warga masyarakat yang sukarela menjaga, seperti di jalan Ciharashas, Desa Cilame, Kecamatan Ngamprah, Kabupaten Bandung Barat. Akan tetapi, disisi lain kelalaian pasti ada, dikarenakan penjaga tersebut hanya mengetahui kereta akan lewat dengan mendengar suara kereta atau jika malam hari warga melihat sorot lampu dari kejauhan. Tentunya ada faktor kelalaian dari penjaga yang mungkin bisa terjadi, entah lupa atau tidak melihat atau tidak mendengar adanya kereta yang akan lewat. Dan dari faktor kendaraan yang akan melewati tersebut, entah mesinnya mati mendadak atau gangguan teknis lainnya. Dan kereta tidak bisa melakukan pengereman mendadak, kecuali 500 meter sebelum pemberhentian. Kecelakaan di perlintasan sebidang memang sangat kita hindari, namun kenyataannya masih banyak kejadian kecelakaan di perlintasan. 2013 lalu, truk tangki Pertamina terbakar akibat tertabrak kereta commuter line KA 1131 di perlintasan Bintaro

permai, pondok betung, pesanggrahan, Jakarta Selatan dan baru-baru ini, ayah dan anak tertabrak KRL commuter line di perlintasan liar rawa buaya. Dengan adanya peristiwa laka lantas di perlintasan ini, diharapkan pengendara berhati-hati jika melewati perlintasan kereta sebidang.

Kecelakaan di perlintasan kereta sangat kita hindari dan tidak kita inginkan. Untuk meminimalisasi kecelakaan di perlintasan, Setiap perlintasan idealnya dilengkapi dengan rambu-rambu peringatan dan marka jalan sebagaimana diatur dalam peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.770/KA.401/DRJD/2005 tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api, namun kenyataannya tidak semua perlintasan dilengkapi rambu dan marka jalan, bahkan minim rambu peringatan dan marka jalan.

Lintasan kereta api dari stasiun Padalarang sampai stasiun Bandung merupakan jalur yang lalu lintas keretanya cukup ramai, menghubungkan antara Bandung dan Cikampek, persilangan terletak pada jalan Ciharashas yang menjadi jalur alternatif menuju pusat Kabupaten Bandung Barat dan alternatif menuju Lembang/Subang. Sebenarnya ada jalan alternatif lain untuk menuju pusat Kab.Bandung Barat, namun karena jarak yang berputar cukup jauh, maka warga lebih memilih jalan Ciharashas sebagai alternatif ke pusat pemerintahan Kab.Bandung Barat. PNS yang berdinasi di Kab.Bandung Barat sebagian besar melewati jalan ini untuk menuju ke kantor pemerintahan dan para pelajar/pekerja yang berangkat sekolah/kerja. Akan tetapi, belum ada perhatian dari pihak terkait untuk mencari alternatif dari permasalahan perlintasan sebidang tanpa palang pintu di jalan Ciharashas, Cilame ini. Dari permasalahan tersebut, penulis tergugah untuk melakukan penelitian di perlintasan sebidang tanpa palang pintu di jalan Ciharashas, Desa Cilame, Kecamatan Ngamprah, Kabupaten Bandung Barat, Jawa Barat. Penulis ingin melakukan penelitian dengan mengambil data

primer dan sekunder di lokasi tersebut, kemudian dari hasil penelitian tersebut dapat ditentukan model alternatif solusi untuk perlintasan ini, pilihannya antara lain dengan, perlintasan sebidang hanya dengan tanda signal bahaya, perlintasan sebidang dengan palang pintu, atau perlintasan tidak sebidang (*fly over* atau *underpass*). Pemilihan jenis alternatif tersebut dilakukan pula studi kelayakan lingkungan dan finansial wilayah tersebut.

1.2. Identifikasi dan Perumusan Masalah Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, penulis dapat mengidentifikasi masalah sebagai berikut :

1. Seiring bertambahnya penduduk, kendaraan dan frekuensi perjalanan kereta bertambah.
2. Sepanjang-panjangnya rel kereta pasti bersilangan dengan jalan raya.
3. Kereta tidak bisa melakukan pengereman mendadak, kecuali 500 meter sebelum pemberhentian.
4. Tidak semua perlintasan dilengkapi dengan rambu peringatan dan marka jalan.
5. Belum ada perhatian dari pihak terkait untuk mencari alternatif dari permasalahan perlintasan sebidang tanpa palang pintu di jalan Ciharashas, Cilame ini.

Dengan keterbatasan yang dimiliki penulis, maka penulis perlu membatasi dan merumuskan permasalahan yang akan diangkat dalam Tugas Akhir ini agar penelitian fokus. Berikut ini adalah pembatasan masalah dalam penelitian:

1. Frekuensi perjalanan kereta yang melintas di perlintasan jalan Ciharashas, Cilame.
2. Volume lalu lintas harian rata-rata kendaraan di jalan Ciharashas, Cilame.

3. Penentuan alternatif perlintasan di lokasi studi setelah dilakukan pengambilan data lapangan.
4. Analisis kelayakan finansial untuk alternatif perlintasan diperlukan untuk mengetahui kelayakan secara finansial biaya pembangunan perlintasan tersebut
5. Analisis kelayakan lingkungan untuk alternatif perlintasan diperlukan untuk mengetahui kelayakan dari segi lingkungan sebelum dibangun.

Berdasarkan identifikasi dan batasan masalah, maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana frekuensi perjalanan kereta yang melintas di lokasi studi?
2. Bagaimana LHR di jalan Ciharashas, Cilame yang melintasi saat pagi hari, siang hari, sore hari, dan malam hari?
3. Bagaimana penentuan alternatif perlintasan di lokasi studi setelah dilakukan pengambilan data lapangan?
4. Bagaimana analisis kelayakan finansial untuk alternatif perlintasan?
5. Bagaimana analisis kelayakan lingkungan untuk alternatif perlintasan?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui frekuensi perjalanan kereta yang melintas di lokasi studi.
2. Mengetahui Volume LHR di lokasi studi saat pagi hari, siang hari, sore hari, dan malam hari.
3. Mengetahui penentuan alternatif di lokasi studi setelah dilakukan pengambilan data lapangan.
4. Mengetahui analisis kelayakan finansial untuk alternatif perlintasan.

5. Mengetahui analisis kelayakan lingkungan untuk alternatif perlintasan.

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini antara lain dapat mengetahui LHR kendaraan, arus, kapasitas, dan derajat kejenuhan dari pelayanan jalan dan frekuensi perjalanan kereta yang berada di perlintasan kereta api. Selain itu, kita dapat mengetahui hasil penentuan area perlintasan kereta api yang dianjurkan sesuai ketentuan. Dari hasil penentuan tersebut dapat dijadikan gagasan untuk membuat studi kelayakan lingkungan & finansial jika proyek jadi dilaksanakan.

1.5. Struktur Organisasi Skripsi

Sistematika penulisan untuk tugas akhir ini terdiri atas bab I sampai dengan bab V, dimana setiap bab memiliki deskripsi masing-masing yakni sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi latar belakang penelitian, identifikasi dan perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, dan struktur organisasi penelitian. Berfungsi untuk memaparkan alasan mengapa masalah ini penting untuk diteliti.

BAB II KAJIAN PUSTAKA

Kajian pustaka atau kajian teori, penulis menjelaskan mengenai variabel dari setiap hal dalam penelitian penulis.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini berisi lokasi, metode, dan prosedur penelitian yang menunjang dalam penulisan tugas akhir ini. Serta teknik pengumpulan data yang dilakukan oleh penulis.

BAB IV TEMUAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi hasil observasi di lapangan dan hasil pengolahan data.

BAB V SIMPULAN DAN REKOMENDASI

Berisi kesimpulan dari semua proses penelitian dan saran.