

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan sarana yang memudahkan orang untuk beraktivitas antar tempat maupun mempermudah pengiriman komoditas. Transportasi mempermudah aktivitas orang di seluruh dunia, termasuk di Indonesia.

Berdasarkan statusnya terdapat dua jenis transportasi, yaitu transportasi umum dan transportasi pribadi. Transportasi umum adalah layanan angkutan yang diisi oleh berbagai jenis orang dengan berbagai jenis tujuan perjalanan. Contoh transportasi umum yaitu kereta api, bus, kapal, dan pesawat. Transportasi pribadi adalah layanan angkutan yang hanya diisi oleh suatu keluarga dengan suatu kepentingan tujuan perjalanan. Contoh dari transportasi pribadi yaitu mobil dan motor.

Persaingan antara transportasi umum dan transportasi pribadi sangat ketat dari waktu ke waktu. Transportasi umum seperti kereta api sempat mendominasi pergerakan orang dan barang pada jaman Hindia Belanda hingga sekitar tahun 1980. Menurut Pratikno (2018) hal tersebut disebabkan karena Pemerintah Belanda banyak membangun jalur – jalur kereta api yang digunakan terutama untuk pengangkutan hasil bumi dari pedalaman Pulau Jawa menuju pelabuhan agar hasil bumi segera sampai di pelabuhan sehingga tidak ada kerusakan barang yang akan dikirim menuju pelabuhan.

Mulai tahun 1980, transportasi pribadi dan transportasi umum seperti mikrolet dan bus mulai mendominasi dalam pergerakan orang. Menurut Handinoto dan Hartono (2007) hal tersebut disebabkan karena mulai berkembangnya globalisasi sehingga mulai berkembangnya banyak kawasan industri-industri yang memiliki lokasi yang dekat dengan pelabuhan. Perkembangan industri yang berkembang pesat membuat semakin banyak orang yang bekerja di daerah tersebut sehingga daerah di

sekitar Pelabuhan semakin padat. Padatnya jumlah penduduk tersebut semakin didukung dengan pembangunan infrastruktur jalan raya yang semakin pesat dan bagus pada masa tersebut, seperti pembangunan Jalan Tol Jagorawi di daerah Jakarta, dan Jalan tol Surabaya – Gempol di daerah Surabaya dan Sidoarjo. Hal tersebut membuat penggunaan transportasi berbasis jalan seperti kendaraan pribadi dan transportasi umum sejenis mikrolet dan bus sangat berkembang dan mulai menggeser dominasi kereta api. Namun, pada beberapa tahun terakhir, kondisi jalan raya di Indonesia sudah tidak dapat menampung jumlah kendaraan akibat jumlah kendaraan yang sudah terlalu banyak. Hal tersebut dapat terlihat ketika libur besar seperti libur lebaran dan libur Natal dan Tahun Baru dimana orang banyak yang melakukan perjalanan keluar kota untuk berwisata atau pulang kampung, sehingga banyak terjadi kemacetan lalu lintas dimana-mana, mulai dari di jalan tol, jalan arteri, hingga jalan-jalan di dalam kota. Kondisi tersebut membuat tumbuhnya berbagai ide untuk mereaktivasi jalur kereta api yang sudah mati maupun membangun jalur kereta api baru sehingga dapat mengurangi biaya dan waktu tempuh pergerakan orang maupun distribusi barang yang terbangun banyak di jalan akibat kepadatan maupun kemacetan lalu lintas.

Kejadian tersebut terjadi di daerah Madiun dan Ponorogo di Provinsi Jawa Timur. Aktivitas pergerakan manusia dan distribusi barang pada daerah Madiun dan Ponorogo cukup besar. Jalur Madiun – Ponorogo terlayani kereta api dengan diresmikannya jalur kereta api Segmen Madiun-Mlilir pada tanggal 15 Mei 1907, serta segmen Mlilir – Ponorogo pada tanggal 15 November 1907. Jalur kereta api tersebut memiliki beberapa stasiun kereta api. Daftar stasiun kereta api tersebut berdasarkan buku Jarak Singkat Bagi Penumpang (2004) yaitu Stasiun Madiun, Stasiun Sleko, Stasiun Kanigoro, Stasiun Pagotan, Stasiun Dolopo, Stasiun Mlilir, dan Stasiun Ponorogo.

Pada masa tersebut, jalur kereta api Madiun – Ponorogo ramai dengan kereta api yang mengangkut penumpang pada pagi hari dari Ponorogo untuk beraktivitas di Kota Madiun serta pada sore hari dimana

pekerja yang ada di Kota Madiun Kembali ke Ponorogo. Selain itu, aktivitas industri gula yang besar di daerah Madiun juga membuat banyaknya pergerakan orang dan distribusi barang hasil bumi di jalur Madiun – Ponorogo. Aktivitas gula yang besar tersebut dibuktikan dengan adanya 3 Pabrik Gula di daerah Kota Madiun dan Kabupaten Madiun, yaitu Pabrik Gula Rejo Agung, Pabrik Gula Kanigoro, dan Pabrik Gula Pagotan. Terdapat 2 buah pabrik gula yang terhubung langsung dengan jalur kereta api Madiun – Ponorogo yaitu Pabrik Gula Kanigoro, dan Pabrik Gula Pagotan.

Berdasarkan penelitian Aghastya. A, Astuti, S.W, & et all (2021), pada tahun 1982, kondisi jalan Madiun – Ponorogo yang sudah lebih baik, dan kereta api yang tidak terlalu berkembang membuat tumbuhnya penggunaan transportasi pribadi dan bus, sehingga menyebabkan penurunan jumlah penumpang dan angkutan barang di jalur kereta api lintas Madiun – Ponorogo. Hal tersebut menyebabkan jalur kereta api Madiun – Ponorogo ditutup dan berhenti operasi.

Mulai dari tahun 1984 hingga sekarang, banyak bekas jalur kereta api Madiun – Ponorogo yang telah tidak terawat, beralih fungsi menjadi pemukiman penduduk, dan tertimbun akibat pelebaran ruas-ruas jalan yang terdapat di dalam Kota Madiun. Jalur kereta api yang berada di Kota Madiun, yang berdampingan dengan jalan utama dalam Kota Madiun telah tertimbun dengan aspal karena pelebaran jalan utama. Sedangkan sisa jalur yang lain telah tertutup bangunan liar baik yang dibangun semi permanen maupun bangunan permanen. Bagian jalur kereta api yang berdampingan dengan Jalan Raya Madiun – Ponorogo sekarang telah menjadi area terbuka yang berada di antara jalan dengan rumah penduduk, serta banyaknya pepohonan yang ditanami di jalur kereta api tersebut.

Kondisi yang ada di sekitar jalur Madiun – Ponorogo pada jaman sekarang telah berbeda dibandingkan jaman dahulu. Aktivitas penduduk antara Madiun dan Ponorogo sudah mulai merata, walaupun masih banyak penduduk Ponorogo yang bekerja di Madiun karena banyaknya perkantoran yang ada di Madiun. Komoditas unggulan pada daerah

Madiun dan Ponorogo yaitu beras, dan produktivitas produksi gula yang mulai menurun. Hal tersebut dibuktikan dengan adanya rencana tutupnya Pabrik Gula Kanigoro yang ada di Kota Madiun mulai tahun 2016. Penutupan Pabrik Gula Kanigoro benar – benar terjadi pada tahun 2021.

Sejak tahun 2010, muncul banyak rencana yang akan mengaktifkan kembali jalur kereta api Madiun – Ponorogo. Rencana tersebut didasari oleh semakin padatnya jalan raya Madiun – Ponorogo. Berdasarkan rencana induk perkeretaapian tahun 2020 terdapat banyak trase yang akan direaktifasi maupun dibangun baru. Salah satu jalur tersebut yaitu Madiun – Ponorogo.

Alasan kelompok 3 mengambil lokasi pembangunan jalur kereta di Madiun– Ponorogo yaitu karena adanya potensi besar pergerakan orang dari Ponorogo menuju daerah lain dengan transit di Madiun. Selain itu, kapasitas Jalan Raya Madiun – Ponorogo yang semakin padat membuat perjalanan menjadi terasa lebih lama serta dirasa diperlukan alternatif lain untuk berpergian antara rute ini.

1.2 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dari penelitian ini yaitu:

- a. Bagaimana rancangan trase jalur kereta api untuk jalur Madiun – Ponorogo?
- b. Bagaimana kelayakan finansial dari pembangunan jalur kereta api Madiun – Ponorogo?
- c. Bagaimana rancangan struktur jalur kereta api Madiun – Ponorogo?
- d. Bagaimana rancangan jaringan drainase jalur kereta api Madiun – Ponorogo?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini yaitu:

- a. Menganalisis dan merancang trase jalur kereta api untuk jalur Madiun – Ponorogo.
- b. Menganalisis kelayakan finansial dari pembangunan jalur kereta api Madiun – Ponorogo.
- c. Menganalisis dan merancang struktur jalur kereta api Madiun – Ponorogo.
- d. Menganalisis dan merancang jaringan drainase jalur kereta api Madiun – Ponorogo?

1.4 Manfaat Penelitian

- a. Merancang dan menggambarkan desain trase yang layak untuk dipilih dalam pembangunan jalur Madiun – Ponorogo.
- b. Memberikan rekomendasi rancangan jalur kereta api Madiun – Ponorogo.