

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi kereta api adalah salah satu akses transportasi yang menunjang berbagai aspek pertumbuhan salah satunya yaitu sosial dan ekonomi. Transportasi kereta api dapat mendukung kemajuan, kesejahteraan masyarakat, dan menunjang sistem pembangunan nasional. Perencanaan jalur rel kereta api Stasiun Lumajang - Rambipuji merupakan lintasan yang diharapkan dapat meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan dan mobilitas masyarakat. Infrastruktur yang lebih baik, khususnya sistem kereta api, akan menarik minat wisatawan dan penduduk lokal karena memberikan kemudahan akses. Peningkatan jumlah wisatawan diharapkan akan memberikan dampak positif pada ekonomi Kabupaten Lumajang secara khusus dan nasional secara umum. Pada Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNAS) diharapkan dapat menyajikan pandangan menyeluruh mengenai rencana pengembangan sistem kereta api jangka panjang, mencakup periode 10 hingga 20 tahun ke depan, dengan peninjauan ulang setiap 5 tahun atau lebih sering jika diperlukan. RIPDa ini diharapkan menjadi panduan untuk penyusunan Rencana Pengembangan Perhubungan sesuai dengan ketentuan yang diamanatkan dalam UU 23/2007 tentang Perkeretaapian.

Terciptanya pembangunan rel kereta api ini menjadi salah satu bentuk upaya menciptakan moda transportasi massal yang rendah emisi sehingga dapat mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan. Kereta api sendiri juga memberi dampak yang baik untuk mengurangi mobilitas kendaraan pribadi di jalanan. dengan begini permasalahan kemacetan yang sering terjadi dapat segera terselesaikan. banyaknya manfaat dari moda transportasi ini menjadi sebuah kesempatan besar bagi Kabupaten Lumajang untuk menciptakan perubahan yang baik bagi masyarakat Kabupaten Lumajang dan sekitarnya.

1.2 Tujuan Kegiatan

Adapun tujuan dari perancangan ini yaitu sebagai berikut.

1. Merancang secara teknis jalur rel kereta api dari Lumajang hingga Rambipuji di Kabupaten Lumajang, Jawa Timur.
2. Mengidentifikasi trase jalur rel terbaik dari Lumajang hingga Rambipuji.
3. Menganalisis dampak integrasi jaringan, sosial, dan lingkungan terhadap jalur rel kereta api dari Lumajang hingga Rambipuji.
4. Merancang Rencana Anggaran Biaya (RAB) untuk perencanaan jalur rel dari Lumajang hingga Rambipuji.

1.3 Lokasi Kegiatan

Lokasi perencanaan jalan rel ini berada di Provinsi Jawa Timur tepatnya pada Stasiun Lumajang di Kabupaten Lumajang tujuan terakhir perencanaan jalan rel di Rambipuji.

1.4 Ruang Lingkup Kegiatan

Lingkup kegiatan ini adalah melakukan perancangan trase jalan rel Stasiun Lumajang - Rambipuji. Adapula dalam perancangan ini memperhatikan kriteria secara teknis, integrasi jaringan, hukum/kesesuaian dengan rencana pengembangan, keuangan/biaya konstruksi, aksesibilitas dan mobilitas, dan tata guna lahan. Analisis kelayakan yang dipakai sebagai acuan tolak ukur dalam perancangan rel ini yaitu lebih difokuskan pada analisis kelayakan ekonomi dan finansial.

1.5 Hasil Yang Diharapkan

Output yang diharapkan dari studi ini adalah tersedianya hasil kajian perancangan trase terbaik dari Pembangunan Jalur Kereta Api Stasiun Lumajang - Rambipuji. Dengan adanya jalur rel yang terhubung antara Stasiun Lumajang dan Rambipuji, diharapkan mobilitas masyarakat akan meningkat. Perancangan jalur rel Stasiun Lumajang – Rambipuji diharapkan akan memberikan manfaat bagi masyarakat, ekonomi, dan lingkungan di kedua

wilayah.

1.6 Landasan Hukum

Hukum perkeretaapian adalah serangkaian aturan, undang-undang, dan kebijakan yang mengatur segala aspek terkait sistem transportasi kereta api. Ini mencakup perencanaan, pembangunan, pengoperasian, pemeliharaan, hingga pengawasan layanan kereta api, berikut peraturan yang dipakai:

1.6.1 Undang-Undang No.23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Undang-Undang No.23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. menyatakan bahwa:

- a. BAB V Penyelenggaraan, Pasal 18, bahwa penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian Umum meliputi kegiatan: pembangunan prasarana, pengoperasian prasarana, perawatan prasarana dan pengusahaan prasarana.
- b. BAB V Penyelenggaraan, Pasal 23 ayat:
 1. Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 dilakukan oleh Badan Usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerjasama.
 2. Dalam hal tidak ada Badan Usaha yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian umum, Pemerintah atau Pemerintah Daerah dapat menyelenggarakan Prasarana Perkeretaapian.
- c. BAB VI Prasarana Perkeretaapian, Pasal 35 ayat 1 bahwa prasarana perkeretaapian umum dan perkeretaapian khusus meliputi: Jalur KA, Stasiun KA dan Fasilitas Operasi KA
 1. Peraturan Pemerintah No. 6 Tahun 2017 tentang perubahan Atas Peraturan Pemerintah No. 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian;

2. Peraturan Pemerintah No 61 Tahun 2016 tentang perubahan Atas Peraturan Pemerintah No 72 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Kereta Api;
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 112 Tahun 2017 tentang Pedoman dan Proses Perencanaan di Lingkungan. Kementerian Perhubungan;
4. Keputusan Menteri Perhubungan No KP 2128 Tahun 2018 Tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional;

1.6.2 RIPNAS

Sampai dengan tahun 2030 direncanakan akan dibangun secara bertahap prasarana perkeretaapian meliputi jalur, stasiun dan fasilitas operasi kereta api, diantaranya meliputi:

- a. Pengembangan jaringan dan layanan kereta api antarkota, meliputi pembangunan jalur baru termasuk jalur ganda (double track), reaktivasi dan shortcut seperti jalur ganda lintas utara (Cirebon - Semarang Bojonegoro - Surabaya) telah selesai tahun 2014, jalur ganda lintas selatan (Cirebon Prupuk Purwokerto Kroya Kutoarjo Solo Madiun Surabaya), jalur ganda Surabaya Jember Banyuwangi dan Bangil-Malang-Blitar-Kertosono, Jalur ganda Bogor-Sukabumi, jalur ganda Maja- Rangkasbitung-Merak, jalur ganda Kiara Condong- Cicalengka, jalur ganda Tegal Prupuk, jalur ganda Solo-Semarang, shortcut Cibungur-Tanjungrasa, Parungpanjang Citayam Cikarang-Kalibaru, Sidoarjo Tulangan Gununggangsir, Randegan Sikampuh.
- b. Pengembangan jaringan dan layanan kereta api regional pada kota-kota aglomerasi seperti: Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi), Bandung Raya (Bandung, Cimahi, Bandung Barat, Sumedang), Joglosemar (Jogjakarta, Solo, Semarang), Kedungsepur (Kendal, Demak, Ungaran, Semarang, Purwodadi),

Gerbangkertosusila (Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo, Lamongan).

- c. Pengembangan dan layanan kereta api perkotaan, meliputi kota: Jakarta, Bandung, Surabaya, Semarang, Jogjakarta, Solo dan Malang.
- d. Pengembangan jaringan dan layanan kereta api yang menghubungkan pusat kota dengan bandara, meliputi: Soekarno-Hatta (Jakarta), Kulonprogo (Yogyakarta), Adi Sumarmo (Solo), Juanda (Surabaya), Panimbang (Banten), Kertajati (Jawa Barat) dan Ahmad Yani (Semarang).
- e. Pengembangan jaringan dan layanan kereta api yang menghubungkan wilayah sumber daya alam atau kawasan produksi dengan pelabuhan meliputi: Tanjung Priok & Kalibaru (DKI Jakarta), Cirebon (Jawa Barat), Tanjung Perak (Jawa Timur), Tuban (Jawa Timur), Teluk Lamong (Jawa Timur), Tanjung Emas (Jawa Tengah), Bojonegara (Banten), Tanjung Lesung (Banten), Patimban (Jawa Barat), Cilacap (Jawa Barat), Pembangunan jalur KA pelabuhan untuk mendukung akses kawasan industri Cikarang

1.6.3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2012 tentang Persyaratan Teknis Jalur Kereta Api

Peraturan Menteri Perhubungan No. 60 (2012) menyatakan "jalan rel direncanakan sesuai dengan klasifikasi jalur untuk melewati berbagai jumlah angkutan barang dan/atau penumpang dalam suatu jangka waktu tertentu". Perencanaan konstruksi jalan rel harus direncanakan sedemikian rupa sehingga dapat dipertanggungjawabkan secara teknis dan ekonomis. Pemeliharaan dan pembangunan konstruksi jalan rel harus diselenggarakan secara efisien agar tetap menjamin kenyamanan dan keamanan secara ekonomis.

1.6.4 Standar Nasional Indonesia

Peraturan Menteri Perhubungan No. 60 (2012) menyatakan "jalan rel direncanakan sesuai dengan klasifikasi jalur untuk melewati berbagai jumlah angkutan barang dan/atau penumpang dalam suatu jangka waktu tertentu". Perencanaan konstruksi jalan rel harus direncanakan sedemikian rupa sehingga dapat dipertanggungjawabkan secara teknis dan ekonomis. Pemeliharaan dan pembangunan konstruksi jalan rel harus diselenggarakan secara efisien agar tetap menjamin kenyamanan

