

REAKTIVASI JALUR KERETA API LINTAS RANGKASBITUNG-PANDEGLANG-LABUAN

REACTIVATION OF THE RAILWAY LINE OF RANGKASBITUNG-PANDEGLANG-LABUAN

Purwoko, Arbie, dan Fedrickson Haradongan

Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian, Jl. Medan Merdeka Timur Nomor 5 Jakarta-Indonesia
albert.purwoko@gmail.com, arbie_245busted@yahoo.com, dan arasimanullang@gmail.com

Diterima: 3 Agustus 2015, Direvisi: 10 Agustus 2015, Disetujui: 24 Agustus 2015

ABSTRACT

Railway lines traffic Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan are having very poor condition and mostly already damaged, many of infrastructure assets on the traffic has converted to private interests. The objectives and purpose of this research is to determine the condition of infrastructure and support facilities in the operation of passenger and freight trains toward the opportunities in strategy and reactivation of the railway line. The utilization of the railway line is very supportive to transport passengers and goods, including traffic conditions on the potential, which includes generation and trip attraction associated with population growth and industrial development and a wealth of natural resources is huge potential. After find out the internal strength that can be used to anticipate external threat and internal weaknesses, through policy and strategy development and improvement of railway mode of excellence, it is expected to provide recommendation input to the railroad reactivation of the railway line plan for Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan.

Keywords: *reactivation, railway, Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan railway line*

ABSTRAK

Jalur kereta api lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan saat ini kondisinya sangat memprihatinkan, selain sudah rusak berat, aset-aset prasarana pada lintas tersebut sudah banyak beralih fungsi untuk kepentingan pribadi. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kondisi prasarana dan fasilitas penunjang dan tingkat peluang pengoperasian kereta api penumpang dan barang terhadap reaktivasi jalur kereta api pada lintas tersebut. Pemanfaatan jalur kereta api sangat mendukung untuk angkutan penumpang dan barang, dimana bangkitan dan tarikan perjalanan terkait dengan pertumbuhan penduduk serta perkembangan industri dan sumber daya alam sangat besar potensinya. Dengan adanya kekuatan internal yang dapat dipergunakan untuk mengantisipasi ancaman eksternal dan kelemahan internal, melalui kebijakan dan strategi pengembangan dan peningkatan keunggulan moda kereta api diharapkan dapat memberikan masukan terhadap rencana reaktivasi jalur kereta api lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan.

Kata Kunci: *reaktivasi, kereta api, lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan*

PENDAHULUAN

Berbagai pertimbangan untuk pengaktifan jalur non operasi/mati untuk moda transportasi kereta api, selain harus memiliki beberapa keunggulan diantaranya hemat energi, hemat lahan, rendah polusi, dan dapat mengangkut secara massal, juga untuk mengurangi beban angkutan jalan baik untuk mengangkut penumpang maupun barang. Jaringan rel kereta api Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan merupakan lintas cabang non operasi/mati, untuk pengembangan jaringannya akan terhubung dengan jalur menuju Jakarta dan Serang.

Pengoperasian kembali jalur non operasi lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan, merupakan jalur kereta api yang berpotensi untuk angkutan penumpang dan barang. Pada lintas tersebut terdapat beberapa potensi alam, antara lain sembilan obyek wisata, hasil bumi dan tambang serta kegiatan-kegiatan usaha lainnya. Untuk menunjang hal ini perlu mendapatkan dukungan transportasi yang memadai dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan atau barang secara massal, serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan wilayah Kabupaten Pandeglang. Angkutan kereta

api merupakan salah satu penggerak roda ekonomi baik secara langsung maupun tidak langsung, karena hal ini berkaitan dengan banyak unsur kegiatan ekonomi. Bilamana jalur kereta api lintas tersebut diaktifkan kembali, dapat mendukung dan meningkatkan roda ekonomi dan secara langsung berpengaruh terhadap kepuasan pengguna jasa transportasi dan kesejahteraan masyarakatnya.

TINJAUAN PUSTAKA

Dalam Studi Revitalisasi Lintas Cabang Kereta Api di Pulau Jawa dan Sumatera yang dilaksanakan oleh Badan Litbang Perhubungan tahun 2012, menyatakan dalam menentukan alternatif prioritas revitalisasi lintas kereta api non operasi di Pulau Jawa dan Sumatera ditentukan berdasarkan kriteria tingkat kepentingan potensi wilayah, aspek teknis, keterpaduan moda, peran perkeretaapian, pengembangan wilayah, dampak lingkungan dan sosial budaya, ekonomi dan finansial, aspek resiko, dan dokumen perencanaan.

Menurut Studi Tinjau Ulang Tatrail Propinsi Banten Dalam Mendukung Percepatan Pembangunan Ekonomi, 2012, untuk mengembangkan jaringan

prasarana kereta api yang menghubungkan secara langsung jaringan wilayah barat dengan jaringan wilayah tengah, antara lain dengan pembangunan jaringan prasarana kereta api baru pada lintas Parung Panjang-Serpong-Citayam-Nambo-Cikarang guna meningkatkan akses pelayanan transportasi di wilayah Propinsi Banten dan sekaligus mewujudkan pelayanan transportasi antar kota di wilayah Pulau Jawa yang efisien.

Menurut Studi Kriteria Revitalisasi Pengaktifan Jalur Kereta Api, 2013, bangkitan perjalanan penumpang dan barang dalam pemilihan moda transportasi sangat dipengaruhi oleh tingkat keamanan, kenyamanan, murah dan tepat waktu, selain itu keterpaduan dengan moda lain sangat mendukung dalam rencana pengoperasian perlintasan jalur non aktif.

Dalam studi Evaluasi Prasarana Kereta Api Dalam Rangka Pengaktifan Kembali Lintas Kedungjati-Ambarawa, 2014, pengoperasian kembali jaringan kereta api perlu memperhatikan aspek jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas pengoperasian kereta api serta faktor lingkungan dan pergerakan barang dan/atau penumpang.

Menurut Freddy Rangkuti (2011), analisis SWOT adalah suatu identifikasi faktor strategis secara sistematis untuk merumuskan strategi. Analisis ini didasarkan pada logika yang dapat memaksimalkan kekuatan dan peluang, namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan dan ancaman. Proses pengambilan keputusan harus menganalisis faktor-faktor strategis dalam kondisi saat ini.

Metode penelitian kualitatif (Sugiyono, 2004) yaitu metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat *post-positivisme*, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang ilmiah, (sebagai lawannya yang eksperimen) peneliti adalah instrumen kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara *purposive* dan *snowball*, teknik pengumpulan data dengan triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi.

Menurut Sugiyono (2011), dalam menetapkan fokus masalah diperlukan beberapa alternatif seperti diungkapkan Spradley, yaitu:

1. menetapkan fokus pada permasalahan yang disarankan oleh informan.
2. menetapkan fokus berdasarkan domain-domain tertentu.
3. menetapkan fokus yang memiliki nilai temuan untuk pengembangan Iptek.
4. menetapkan fokus berdasarkan permasalahan yang terkait dengan teori-teori yang telah ada.

Menurut teori Fred R. David (2011).

“Strategic management can be defined as the art and science of formulating, implementing, and evaluating cross-functional decisions that enable an organization to achieve its objectives.”

Fred R. David menjelaskan, proses manajemen strategis terdiri dari tiga tahapan, yaitu, memformulasikan strategi, mengimplementasikan strategi dan mengevaluasi strategi. Manajemen strategis merupakan proses atau rangkaian kegiatan pengambilan keputusan yang bersifat mendasar dan menyeluruh, disertai penetapan cara melaksanakannya, yang dibuat oleh pimpinan dan diimplementasikan oleh seluruh jajaran di dalam suatu organisasi, untuk mencapai tujuan.

METODOLOGI PENELITIAN

Dalam penelitian ini, secara sederhana metode penelitian ini terdiri atas beberapa bagian berikut ini:

1. Studi pustaka sebagai tahap awal dari penelitian untuk dijadikan acuan dalam proses analisis.
2. Pengumpulan data, pada tahap ini dilakukan pengumpulan data primer dan sekunder.
3. Metode analisis yang akan digunakan dalam melakukan analisis adalah analisis Kualitatif Deskriptif melalui pendekatan analisis SWOT, dengan tujuan untuk melakukan analisis situasi atau kondisi, sehingga dapat merumuskan strategi perusahaan dalam persaingannya di pasaran.

Analisis SWOT ini dilakukan dengan Menganalisis Faktor Strategis Internal dan Eksternal, Membuat Matriks Faktor Strategi Internal (IFAS = *Internal Strategic Factors Analysis Summary*) dan Matriks Faktor Strategis Eksternal (EFAS = *External Strategic Factors Analysis Summary*), Membuat Matriks Ruang (*Space Matriks*), Menyusun keputusan strategis.

A. Menganalisis Faktor Strategis Internal dan Eksternal

Dengan langkah sebagai berikut.

1. Menginventarisir faktor internal yang mempengaruhi pencapaian *goals*/sasaran, visi, dan misi yang telah ditetapkan secara rinci (detail) dengan teknik *brainstorming* dan atau NGT/*Non Group Technique*.
2. Menginventarisir faktor eksternal yang mempengaruhi pencapaian *goals*/sasaran, visi dan misi yang telah ditetapkan secara rinci (detail) dengan teknik *brainstorming* dan NGT/*Non Group Technique*.

- B. Membuat Matriks Faktor Strategi Internal (IFAS = *Internal Strategic Factors Analysis Summary*) dan Matriks Faktor Strategis Eksternal (EFAS = *External Strategic Factors Analysis Summary*).

Tujuannya adalah melihat berapa posisi tiap faktor yang telah termasuk kedalam kekuatan, kelemahan, peluang ataupun ancaman setelah dilakukan pembobotan, peratingan, dan penilaian.

- C. Membuat Matrik Ruang (*Space Matriks*)

Tujuannya adalah menggambarkan posisi/ kedudukan strategis perusahaan pada matriks ruang (*space matrix*). Dengan bantuan matrik ruang yang terdiri dari 4 ruang, sehingga akan terlihat pada posisi ruang atau kuadran mana perusahaan berada.

Kuadran 1

Kuadran ini merupakan posisi yang terbaik, karena lembaga berada pada daerah yang “kuat” dan “berpeluang”. Pada daerah ini, sangat memungkinkan bagi lembaga untuk melakukan pertumbuhan yang agresif karena memiliki peluang dan kekuatan yang dibutuhkan. Strategi yang harus ditetapkan pada posisi ini adalah kebijakan pertumbuhan yang agresif (*Growth Oriented Strategy*).

Kuadran 2

Kuadran ini menghadapi peluang pasar yang sangat besar, tetapi dilain pihak menghadapi beberapa kendala kelemahan internal. Fokus strateginya adalah meminimalkan masalah-masalah internal lembaga sehingga dapat merebut peluang yang lebih besar.

Kuadran 3

Ini merupakan situasi yang sangat tidak menguntungkan, lembaga menghadapi berbagai ancaman eksternal dan kelemahan internal.

Kuadran 4

Meskipun menghadapi berbagai ancaman, lembaga masih memiliki kekuatan dari segi internal. Strategi yang harus diterapkan adalah menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang jangka panjang dengan cara strategi diversifikasi (produk/pasar).

- D. Merumuskan Strategi Umum (*Grand Strategis*)

Tujuannya adalah mengembangkan perusahaan dengan memanfaatkan hasil Analisis SWOT

kedalam suatu format dengan memilih 5-10 faktor utama tiap kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman.

- E. Membuat Keputusan Strategis

Merumuskan keputusan strategi dengan menghubungkan antara baris faktor internal (S dan W) dan kolom faktor eksternal (O dan T). Pada pertemuan keduanya, melakukan analisis strategi yang mungkin dikembangkan dengan memanfaatkan keterkaitan keduanya.

1. Strategi yang menghubungkan antara S dan O. Strategi dibuat berdasarkan jalan pikiran yaitu dengan memanfaatkan seluruh kekuatan untuk merebut dan memanfaatkan peluang yang sebesar-besarnya.
2. Strategi yang menghubungkan antara S dan T. Strategi yang dipilih adalah menggunakan kekuatan yang dimiliki untuk mengatasi ancaman yang dihadapi.
3. Strategi yang menghubungkan antara W dan O. Strategi ini diterapkan berdasarkan pemanfaatan peluang dengan cara meminimalkan kelemahan yang ada.
4. Strategi yang menghubungkan antara W dan T. Strategi ini berdasarkan pada kegiatan yang bersifat defensif dan berusaha meminimalkan kelemahan yang ada serta menghindari ancaman.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam rencana pengembangan dan pembangunan jalur kereta api di Kabupaten Pandeglang terdapat tiga lokasi sesuai Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Pandeglang, pertama lintas Anyer Kidul-Labuan-Panimbang, kedua lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Saketi-Labuan, dan Saketi-Malimping-Bayah. Pada lintas Anyer-Kidul-Panimbang direncanakan di wilayah Panimbang seiring dengan rencana pembangunan Bandar Udara Perintis. pengembangan dan pembangunan jalur kereta api berorientasi pada pengembangan wilayah Pandeglang Selatan dengan memperhatikan berbagai potensi wilayah yang ada. Untuk saat sekarang permintaan dari Pemerintah Kabupaten Pandeglang terhadap pemerintah pusat berkonsentrasi pada lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan.



Sumber: DAOP 1 Jakarta, 2015

Gambar 1.
Peta Rencana Jaringan Rel Kereta Api di Kabupaten Pandeglang

Jalur kereta api lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan sepanjang sekitar 52 kilometer yang terletak di dua kabupaten yaitu Kabupaten Pandeglang dan Lebak. Saat ini yang beroperasi sampai Stasiun Rangkasbitung dan untuk menuju Stasiun Kadomas (Pandeglang) kurang lebih jaraknya 12 kilometer. Lintas kereta api Pandeglang-Labuan terdapat 9 stasiun antara dan tujuan yaitu Stasiun Kadomas, Cikuya, Kerdu Kacang, Cikaduen, Saketi, Sodong, Menes, Babakan Lor dan Stasiun Labuan (Bupati Pandeglang dalam Surat Keputusan Nomor 551.2/Kep.200/2010 mendukung angkutan kereta api perlu penataan jaringan trayek angkutan sebagai *feeder*

angkutan KA). Infrastruktur keseluruhan jalur kereta api yang meliputi jalur, stasiun, jembatan dan fasilitas penunjang operasi antara Stasiun Kadomas menuju Stasiun Labuan sudah rusak berat dan di atas jalur rel kereta api telah banyak didirikan bangunan rumah yang sifatnya permanen.

Di Stasiun Kadomas, bangunan stasiun sudah tidak ada dan di atas rel sudah banyak terdapat bangunan yang sifatnya permanen. Namun di sekitar stasiun masih terlihat rel kereta api sekitar 300 m dari titik bangunan stasiun. Stasiun Kadomas merupakan stasiun awal pada Kabupaten Pandeglang untuk menuju ke Rangkasbitung dan Labuan.



Sumber : Hasil Pengamatan di Lapangan, 2015

Gambar 2.
Kondisi Stasiun Kadomas.

Di Stasiun Cikuya, bangunan stasiun sudah tidak ada, bahkan jalur kereta api atau relnya sudah menjadi jalan dengan dasar tanah.



Sumber : Hasil Pengamatan di Lapangan, 2015

Gambar 3.
Kondisi Stasiun Cikuya.

Di Stasiun Kadu Kacang, kondisi emplasmen sudah menjadi areal persawahan dan di sekitar Stasiun Kadu Kacang terdapat jembatan kondisi masih utuh namun kondisi rel sudah tidak memenuhi persyaratan teknis.



Sumber : Hasil Pengamatan di Lapangan, 2015

Gambar 4.
Kondisi Stasiun Kadu Kacang

Di Stasiun Cikaduen, kondisi jalur rel tertutup bangunan rumah, dan jarak kurang lebih 100 m melintas pada perlintasan sebidang menuju Stasiun Saketi.



Sumber : Hasil Pengamatan di Lapangan, 2015

Gambar 5.
Kondisi Stasiun Cikaduen.

Di Stasiun Saketi, terdapat jalur cabang menuju Labuan dan Bayah, terdapat jembatan yang kondisinya sudah rusak namun masih dimanfaatkan oleh masyarakat.



Sumber : Hasil Pengamatan di Lapangan, 2015

Gambar 6.
Kondisi Stasiun Saketi.

Stasiun Sodong, kondisinya tidak berbeda jauh dengan Stasiun lainnya, terlihat kondisi tiang-tiang bangunan Stasiun dan diatas jalan rel sudah terdapat bangunan rumah yang sifatnya permanen.



Sumber : Hasil Pengamatan di Lapangan, 2015

Gambar 7.
Kondisi Stasiun Sodong.

Kondisi fisik Stasiun Menes, masih ada namun saat sekarang sebagai tempat tinggal masyarakat.



Sumber : Hasil Pengamatan di Lapangan, 2015

Gambar 8.
Kondisi Stasiun Menes.

Di Stasiun Babakan Lor, bangunan stasiun masih ada namun dipakai untuk kepentingan masyarakat.



Sumber: Hasil Pengamatan di Lapangan, 2015

Gambar 9.
Kondisi Stasiun Babakan Lor

Stasiun Labuan kondisi stasiun masih ada tetapi rel disekitarnya sudah tertutup bangunan rumah.



Sumber: Hasil Pengamatan di Lapangan, 2015

Gambar 10.
Kondisi Stasiun Labuan

Selain itu jalur angkutan jalan antara Stasiun Kadomas (Pandeglang) menuju Stasiun Labuan berhimpitan dengan jalur kereta api. Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Pandeglang akan dikembangkan Bandar Udara Perintis di daerah Panimbang, lokasi tersebut kurang lebih 20 kilometer dari Stasiun Labuan di sekitar obyek wisata Tanjung Lesung. Dalam Perda Kabupaten Pandeglang Nomor 3 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Pandeglang Tahun 2011-2013, dalam peningkatan kualitas dan jangkauan pelayanan jaringan sarana dan prasarana transportasi berorientasi terwujudnya interaksi infrastruktur jaringan transportasi (jalan dan kereta api) di Kabupaten Pandeglang yang nyaman sesuai ketentuan teknis.

Pergerakan angkutan barang saat ini khususnya untuk batubara sebagai pemasok Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) masih menggunakan sarana transportasi laut (dari pelabuhan laut Kertapati Palembang menuju ke PLTU Labuan). Bilamana reaktivasi jalur kereta api lintas Rangkasbitung-

Labuan terlaksana, jalur tersebut dapat mendukung angkutan batubara melalui jalur kereta api. Dalam rencana pengembangan dan pembangunan jalur kereta api di Kabupaten Pandeglang terdapat tiga lokasi sesuai Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Pandeglang, pertama lintas Anyer Kidul-Labuan-Panimbang, kedua lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Saketi-Labuan, dan Saketi-Malimping-Bayah. Pada lintas Anyer-Kidul-Panimbang direncanakan di wilayah Panimbang yang akan dibangun Bandar Udara Perintis, berorientasi terhadap pengembangan wilayah Pandeglang selatan terhadap berbagai potensi wilayah yang ada. Untuk saat sekarang permintaan dari Pemerintah Kabupaten Pandeglang terhadap pemerintah pusat dikhususkan pada lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan.

Untuk usulan reaktivasi jalur kereta api lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan dilakukan analisis SWOT (kekuatan, kelemahan, peluang, dan tantangan) yang mempertimbangkan skala prioritas, skala urgensi, dan skala dukungan untuk menyusun rencana tataran transportasi lokal. Tataran transportasi lokal tidak terlepas pada tataran transportasi wilayah dan nasional serta Rencana Induk Perkeretaapian Nasional, karena hal ini terkait dengan rencana pengaktifan jalur kereta api non operasi.

Pada Skala Prioritas terdapat penilaian kekuatan (*strengths*) meliputi kecepatan, ketepatan waktu, tarif terjangkau. Untuk peluang (*opportunities*) yaitu permintaan terhadap angkutan penumpang, sedangkan pada ancaman (*threats*) pada kondisi lingkungan daerah operasional kereta api. Skala Urgensi kelemahan (*weaknesses*) terletak pada kondisi jaringan berhimpitan dengan angkutan jalan. Kondisi ini perlu mendapatkan dukungan payung hukum sebagai peraturan dalam pembinaan bilamana reaktivasi jalur kereta api dilaksanakan. Sehingga kedua moda tersebut bersaing dengan sehat dan dapat memberikan pelayanan yang maksimal pada lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan. Skala Dukungan, kelemahan (*weaknesses*) terletak pada ketidakmampuan moda kereta api memberikan pelayanan *door to door*. Kelemahan moda kereta api yang tidak mampu memberikan pelayanan *door to door* perlu perencanaan transportasi terpadu untuk menunjang kelancaran arus penumpang dan barang.

Usia produktif merupakan nilai urgensi, karena usia ini memerlukan banyak pergerakan untuk melakukan aktivitas sehari-hari dan sekaligus merupakan nilai prioritas untuk mendapatkan nilai dukungan pada kekuatan (*strengths*) dalam reaktivasi jalur kereta api. Namun demikian tidak ditunjang dengan pengembangan terhadap

sarana transportasi jalan, perkembangannya sangat lambat terutama untuk lintas Pandeglang menuju Labuan, yang merupakan jalan nasional. Perkembangan infrastruktur jalan lambat, sehingga berdampak terhadap tingkat kemacetan pada lintas jalan nasional. Perkembangan industri sangat pesat terutama industri pengolahan bahan makanan dan minuman mencapai 90,41%. Dengan beberapa potensi yang dimiliki dan kondisi transportasi jalan yang kurang mendukung, diperlukan skala prioritas transportasi massal dalam reaktivasi dan menjadikan suatu harapan untuk mendukung pergerakan penumpang dan barang.

Dalam penyelenggaraan perkeretaapian perlu didorong partisipasi pemerintah daerah, swasta, dan investor asing untuk berperan aktif. Perlu kesiapan pemerintah daerah untuk terlibat dalam perencanaan dan pembangunan perkeretaapian perkotaan dan regional. Hal ini perlu terlibat total terkait dengan perencanaan dan pelaksanaan reaktivasi jalur kereta api tersebut, karena tanpa keterlibatan secara total sulit untuk pengembangannya terutama terkait dengan kondisi eksisting jalur. Keterlibatan pemerintah daerah dalam perencanaan infrastruktur perkeretaapian dengan memperhatikan rencana tata ruang wilayah dan ketersediaan lahan. Hal ini dilakukan untuk menata arah pengembangan layanan jaringan transportasi secara umum.

Berdasarkan rencana pengembangan sistem jaringan jalur kereta api, reaktivasi lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan, dilakukan karena adanya kesenjangan antar wilayah internal Kabupaten Pandeglang, antara lain wilayah pantai untuk mengakses ke pusat-pusat pemasaran terutama hasil penangkapan ikan di laut pada daerah Labuan. Belum termanfaatkannya seluruh potensi kekayaan sumber daya alam, keterbatasan dukungan prasarana dan sarana transportasi antar wilayah internal yang menghubungkan pusat-pusat produksi dengan pusat pemasaran dan kawasan berkembang dengan kawasan tertinggal.

Pintu jalur transportasi penumpang dan barang dari dan keluar Kabupaten Pandeglang saat sekarang

hanya melalui ruas jalan nasional yang daya dukungnya sudah mencapai ambang batas, sehingga pada waktu tertentu terjadi kemacetan. Akibatnya akan menghambat pergerakan penumpang dan barang terutama untuk pengiriman keluar Kabupaten Pandeglang yang berskala besar. Pengembangan jaringan dan layanan kereta api antar kota dimaksudkan untuk mengurangi beban angkutan orang dan barang di jalan. Pengembangan kereta api antar kota membutuhkan dukungan prasarana dan sarana yang memadai.

Asumsi yang digunakan untuk melakukan proyeksi perjalanan penumpang didasarkan pada proyeksi pertumbuhan penduduk sampai dengan tahun 2030 di Kabupaten Pandeglang. Untuk proyeksi perjalanan angkutan barang menggunakan asumsi pertumbuhan dari kajian Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang telah disesuaikan sampai dengan tahun 2030. Selain itu dalam perhitungannya baik untuk moda kereta api penumpang dan barang juga berdasarkan pada proyeksi modal *share* yang mempertimbangkan kondisi dan proyeksi demografi dan perekonomian di Kabupaten Pandeglang.

Dalam pola perjalanan penumpang dan barang ada beberapa perbedaan asumsi penggunaan data yang digunakan terkait dengan perhitungan perjalanan yang terjadi di wilayah Kabupaten Pandeglang. Pada perjalanan penumpang selain perjalanan dalam Kabupaten juga perjalanan Provinsi Banten dan melintas ke antar Provinsi pada kereta api regional. Hal ini berbeda dengan perjalanan barang internal kabupaten yang tidak diperhitungkan karena diasumsikan perjalanan barang ini akan dilakukan melintas antar provinsi. Diperkirakan perjalanan penumpang dan barang menggunakan kereta api tahun 2030 di Kabupaten Pandeglang akan tinggi meliputi internal Kabupaten, Provinsi Banten dan antar Provinsi di Pulau Jawa.

Penilaian skala prioritas dilakukan untuk analisis SWOT dengan wawancara berdasar 12 (dua belas) indikator.

Tabel 1.
Hasil Pengolahan Data dari Responden

No.	Indikator	Penilaian Kondisi Saat Ini		
		Skala Prioritas	Nilai Urgensi	Niliai Dukungan
Strengths (Kekuatan)				
1.	Memiliki beberapa keunggulan moda kereta	5	3	3
2.	Terdapatnya jalur kereta api sebelumnya	3	5	4
3.	Kecepatan, ketepatan waktu, tarif terjangkau	5	3	3
Weaknesses (Kelemahan)				
4.	Tidak mampu memberikan pelayanan <i>door to door</i>	2	2	3
5.	Kondisi jaringan berhimpitan dengan angkutan jalan	2	3	2
6.	Kondisi sarana prasarana dan fasilitas penunjang	3	3	3
Opportunities (Peluang)				
7.	Permintaan terhadap angkutan penumpang	4	3	3
8.	Beban jaringan angkutan jalan semakin padat	3	4	3
9.	Pertumbuhan jumlah penduduk	4	4	3
Threats (Ancaman)				
10.	Mudahnya masyarakat untuk memiliki kendaraan	3	3	2
11.	Persaingan dengan moda jalan	3	3	3
12.	Kondisi lingkungan daerah operasional kereta api	4	3	3

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2015

Tabel 2.
Matriks Analisis SWOT

E F I (Evaluasi faktor Internal)	STRENGTH (S)	WEAKNESSES (W)
	- Memiliki beberapa keunggulan moda kereta api - Terdapatnya jalur kereta api sebelumnya - Kecepatan ketepatan waktu, tarif terjangkau	- Tidak mampu memberikan pelayanan <i>door to door</i> - Kondisi jaringan berhimpitan dengan angkutan jalan - Kondisi sarana prasarana dan fasilitas penunjang
OPPORTUNITIES (O) - Permintaan terhadap angkutan penumpang - Beban jaringan angkutan jalan semakin padat - Pertumbuhan jumlah penduduk	Strategi SO - Mengembangkan keunggulan moda KA yang dimiliki untuk memberikan permintaan terhadap pelayanan angkutan penumpang - Peningkatan jaringan jalan menuju Stasiun terhadap jalur yang sudah ada, untuk mengantisipasi bangkitan dan tarikan perjalanan dengan jumlah pertumbuhan penduduk - Meningkatkan pelayanan dengan tarif terjangkau meliputi kecepatan, ketepatan waktu	Strategi WO - Mengembangkan kemasukan atau kases menuju Stasiun - Mengembangkan keunggulan prasarana KA, terhadap jalur yang ada dengan kondisi berhimpitan dengan jalan - Mengembangkan kondisi Stasiun dengan pertumbuhan penduduk dan pemukiman masyarakat
THREATS (T) - Mudahnya masyarakat untuk memiliki kendaraan - Persaingan dengan moda jalan - Kondisi lingkungan daerah operasional kereta api	Strategi ST - Peningkatan pelayanan agar masyarakat memilih moda KA sebagai angkutan pilihan - Mengembangkan jalur KA dalamantisipasi persaingan dengan moda jalan - Mengembangkan kondisi lingkungan pada daerah operasional KA lintas Rangkasbitung-Labuan, terhadap tingkat polusi	Strategi WT - Mengembangkan kondisi sarana prasarana dan fasilitas penunjang operasional KA - Peningkatan jaringan jalan untuk akses menuju Stasiun - Pengembangan kondisi lingkungan terhadap pencemaran udara dan limbah sisa bahan bakar operasional

Sumber: Hasil Analisis, 2015

A. Langkah-Langkah Strategi dan Pengaktifan Jalur Kereta Api

Berdasarkan Matrik Analisis SWOT, maka dapat diidentifikasi beberapa strategi pada reaktivasi jalur kereta api lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan. Dalam menetapkan

kebijakan pada pemanfaatan jalur kereta api tersebut menggunakan pendekatan SWOT berdasarkan analisis lingkungan internal dan eksternal dalam menyusun kebijakan dan strategi untuk reaktivasi yang harus dilakukan.

Tabel 3.
Strategi dan Kebijakan Reaktivasi Jalur KA

Kebijakan: Pengembangan dan peningkatan keunggulan moda kereta api Strategi: - Melakukan sosialisasi masyarakat terhadap keunggulan moda KA yang dimiliki - Memberikan informasi terhadap masyarakat terkait dengan kecepatan dan ketepatan waktu serta tarif terjangkau - Melakukan sosialisasi pendekatan terhadap masyarakat terkait tingkat kemacetan jalan	Kebijakan: Pengembangan dan peningkatan serta pembinaan jaringan angkutan jalan Strategi: - Melakukan sosialisasi akses menuju Stasiun KA yang sudah ada - Melakukan sosialisasi kondisi sarana prasarana dan fasilitas penunjang yang sudah ada dan mencukupi - Melakukan sosialisasi terhadap tingkat pelayanan KA lintas Rangkasbitung-Labuan
Kebijakan: Peningkatan kecepatan dan ketepatan waktu serta tarif terjangkau Strategi: - Melakukan sosialisasi kecepatan ketepatan waktu, tarif terjangkau terhadap masyarakat - Sosialisasi kondisi jalur kereta api sebelumnya untuk akses bangkitan dan tarikan perjalanan - Melakukan sosialisasi keunggulan KA terhadap kondisi lingkungan	Kebijakan: Peningkatan pelayanan moda kereta api Strategi: - Melakukan sosialisasi keunggulan KA terhadap tingkat pelayanan - Sosialisasi keunggulan jaringan berhimpitan dengan moda jalan - Melakukan sosialisasi kondisi sarana prasarana dan fasilitas penunjang pada lingkungan operasional kereta api

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Dari strategi tersebut dapat diupayakan berbagai hal dalam pencapaiannya:

1. Melalui penjelasan di sekolah-sekolah.
2. Melalui penjelasan di tingkat daerah.
3. Informasi melalui media massa dan elektronik.
4. Pemasangan spanduk informasi kemacetan jalan.
5. Penyebaran pamflet kepada masyarakat tentang kemacetan jalan.

B. Faktor-faktor EFAS

Pembobotan untuk mengetahui tingkat nilai skor faktor-faktor strategis eksternal (*Eksternal Strategic Factors Analysis Summary*) guna mengetahui

Letak kuadran strategi dalam upaya pemanfaatan jalur kereta api, ditinjau dari faktor peluang dan faktor ancaman. Di dalam faktor peluang terdapat tiga hal yang sangat mendasar dalam mempengaruhi strategi dan pemanfaatan.

Tabel 4.
Faktor-Faktor Strategis Eksternal (*Eksternal Strategic Factors Analysis Summary*/ EFAS)

Faktor-faktor Strategis Eksternal	Bobot	Rating	Skor Pembobotan (Bobot x Rating)
Peluang (<i>Opportunities/O</i>):			
Permintaan terhadap angkutan penumpang	10	3	
Beban jaringan angkutan jalan semakin padat	10	3	
Pertumbuhan jumlah penduduk	11	3	
Jumlah O	100		9
Ancaman (<i>Threats/T</i>):			
Mudahnya masyarakat untuk membeli kendaraan	8	3	
Persaingan dengan moda jalan	9	3	
Kondisi lingkungan daerah operasional kereta api	10	3	
Jumlah T	100		9
Nilai Score Peluang-Ancaman EFAS = 9 – 9 = 0			

Sumber: Hasil Analisis, 2015

C. Faktor-Faktor IFAS

Hal yang tidak berbeda dengan EFAS pada IFAS (*Internal Strategic Factors Analysis Summary*), ditinjau dari faktor Kekuatan (*Strenght*) dan faktor Kelemahan (*Weakness*).

Di dalam faktor kekuatan terdapat tiga hal yang sangat mendasar dalam mempengaruhi strategi dan pemanfaatan, sedangkan faktor kelemahan terdapat tiga hal juga.

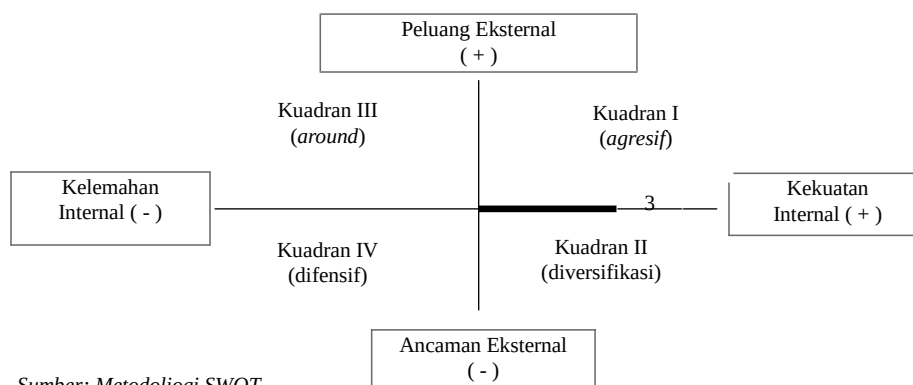
Tabel 5.
Faktor-Faktor Strategis Internal (*Internal Strategic Factors Analysis Summary/ IFAS*)

Faktor-faktor Strategis Internal	Bobot	Rating	Skor Pembobotan (Bobot x Rating)
Kekuatan (<i>Stregths/S</i>):			
Memiliki beberapa keunggulan moda kereta api	11	3	
Terdapatnya jalur kereta api sebelumnya	12	4	
Kecepatan ketepatan waktu, tarif terjangkau	11	3	
Jumlah S	100		10
Kelemahan (<i>Weaknesses/W</i>):			
Tidak mampu memberikan pela yanan door to door	7	2	
Kondisi jaringan berhimpitan dengan angkutan jalan	7	2	
Kondisi sarana prasarana dan fasilitas penunjang	9	3	
Jumlah W	100		7
Nilai Score Peluang-Ancaman IFAS = $10 - 7 = 3$			

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Untuk mengetahui letak kuadran strategi dan upaya reaktivasi jalur kereta api lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan yang dianggap sebagai indikator yang perlu mendapat perhatian, maka digunakan formulasi sumbu x dan y, dimana sumbu x adalah EFAS (peluang-ancaman), dan sumbu y adalah IFAS (kekuatan-kelemahan) yang dinyatakan sesuai

hasil *scoring* yang telah dilakukan. Dari hasil pembobotan setelah dituangkan ke dalam Kuadran SWOT terdapat faktor IFAS dan EFAS menunjukkan nilai skoring pada Kuadran I yang bersifat agresif, hal ini menunjukkan kondisinya sama x dan y berarti faktor eksternal dan internal kecil pengaruhnya terhadap reaktivasi pengaktifan jalur kereta api.



Sumber: Metodologi SWOT

Gambar 11.
Letak Kuadran SWOT Strategi dan Pemanfaatan Lintas KA

Berbagai aspek mendasar di dalam pertimbangan untuk melakukan reaktivasi jalur kereta api pada lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan, yaitu meliputi lintas pelayanan yang ditetapkan pada Peraturan Pemerintah Nomor 72 tahun 2009 Pasal 4, terdiri dari:

1. jenis pelayanan yang dibutuhkan masyarakat.
2. kapasitas lintas yang dibutuhkan masyarakat.
3. kebutuhan jasa angkutan pada lintas pelayanan.

4. komposisi jenis pelayanan angkutan kereta api sesuai dengan tingkat pelayanan.
5. keterpaduan intra dan antarmoda transportasi.
6. jarak waktu antar kereta api (*headway*), jarak antara Stasiun dan perhentian.
7. jarak pusat kegiatan dan pusat logistik terhadap terminal/Stasiun.
8. ketersediaan waktu untuk perpindahan intra dan antarmoda.

Dua dari kedelapan butir lintas layanan yang diperlukan oleh bangkitan dan tarikan perjalanan penumpang dan barang pada rencana reaktivasi, dapat ditinjau beberapa pertimbangan dalam mendukung pelaksanaan reaktivasi tersebut.

KESIMPULAN

Pembangunan jalur KA Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan pada zaman Belanda berorientasi untuk angkutan hasil perkebunan. Bilamana menggunakan pendekatan *demand* untuk angkutan penumpang saat sekarang belum memenuhi sasaran. Namun bilamana mengacu kepada jangka panjang antara 5 (lima) tahun ke depan sangat optimis karena terdapat potensi wilayah dan rencana pengembangan transportasi lainnya, diantaranya pengembangan bandara perintis dan letak geografis Kabupaten Pandeglang di pesisir pantai dan Selat Sunda, sehingga dapat mewujudkan transportasi terpadu antara beberapa moda (jalan, KA, laut, udara). Untuk reaktivasi Jalur KA lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan perlu mendapatkan dukungan penuh pemerintah daerah untuk kesiapan lahan mengingat kondisi jalur, stasiun, jembatan dan fasilitas penunjang sudah sangat berat, sehingga secara teknis harus membangun jalur KA baru dengan menggunakan trase jalur yang ada yang masih diperlukan perencanaan dan koordinasi lebih lanjut dengan instansi terkait baik pusat maupun daerah. Perlu penataan kembali terhadap jaringan angkutan jalan yang berhimpitan dengan jalur KA, agar terciptanya persaingan transportasi yang sehat. Tingginya dukungan masyarakat, karena dengan dibukanya jalur KA Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan akan mempermudah pergerakan penumpang dan barang. Dengan pertimbangan tarif terjangkau, kenyamanan, ketepatan waktu, dan kecepatan. Mendukung alternatif pengangkutan batubara untuk memasok PLTU, dimana saat ini hanya menggunakan angkutan laut saja. Dalam skala prioritas keunggulan moda kereta api dan kecepatan, ketepatan waktu, tarif terjangkau menunjukan kekuatan (*strenghts*), dan permintaan terhadap moda kereta api merupakan peluang (*opportunities*), serta kondisi lingkungan merupakan ancaman (*threats*), untuk skala urgensi persaingan moda lain merupakan ancaman (*threats*), sedangkan untuk skala dukungan tidak mampu memberikan pelayanan *door to door* merupakan ancaman (*threats*).

Beberapa kebijakan dan strategi reaktivasi jalur KA, **kebijakan pertama** yaitu pengembangan dan peningkatan keunggulan moda kereta api, dengan strategi melakukan sosialisasi masyarakat terhadap keunggulan moda KA yang dimiliki, memberikan

informasi terhadap masyarakat terkait dengan kecepatan dan ketepatan waktu serta tarif terjangkau, dan melakukan sosialisasi pendekatan terhadap masyarakat terkait tingkat kemacetan jalan.

Kebijakan kedua adalah pengembangan dan peningkatan serta pembinaan jaringan angkutan jalan, dengan strategi melakukan sosialisasi akses menuju stasiun KA yang sudah ada, melakukan sosialisasi kondisi sarana prasarana dan fasilitas penunjang yang sudah ada dan mencukupi, dan melakukan sosialisasi terhadap tingkat pelayanan KA lintas Rangkasbitung-Labuan. **Kebijakan ketiga** yaitu peningkatan kecepatan dan ketepatan waktu serta tarif terjangkau, dengan strategi melakukan sosialisasi kecepatan ketepatan waktu, tarif terjangkau terhadap masyarakat, sosialisasi kondisi jalur kereta api sebelumnya untuk akses bangkitan dan tarikan perjalanan, dan melakukan sosialisasi keunggulan kereta api terhadap kondisi lingkungan. **Kebijakan keempat** adalah peningkatan pelayanan moda kereta api, dengan strategi melakukan sosialisasi keunggulan KA terhadap tingkat pelayanan, sosialisasi keunggulan jaringan berhimpitan dengan moda jalan, dan melakukan sosialisasi kondisi sarana prasarana dan fasilitas penunjang pada lingkungan operasional kereta api.

SARAN

Pembangunan jaringan layanan jalur kereta api lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan, diupayakan harus terintegrasi dengan moda-moda lain. Mengingat kondisi sekarang bilamana berorientasi terhadap angkutan penumpang dari sisi *demand* masih rendah, tidak memenuhi target dari sisi *business oriented*. Untuk pengaktifan jalur kereta api lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan harus mempertimbangkan untung dan ruginya, antara membuat trase baru atau reaktivasi jalur yang lama, karena kondisi jalur yang lama sudah rusak berat dan secara teknis sudah tidak mungkin. Pemerintah pusat dan daerah harus bisa merespon permintaan masyarakat Kabupaten Pandeglang, dengan pertimbangan perlu memperhitungkan *cost benefit* dan unsur pembinaan kepada masyarakat untuk memahami kondisi antara *demand* dan *supply*. Reaktivasi jalur kereta api lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan harus memperhatikan terhadap kebutuhan akan angkutan batubara sebagai pemasok PLTU Labuan, karena PLTU tersebut sebagai pemasok listrik untuk Pulau Jawa dan Pulau Sumatera. Perlu dilakukan perencanaan yang matang dan koordinasi antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Perlu memperhatikan skala prioritas keunggulan moda kereta api dan kecepatan, ketepatan waktu, tarif terjangkau yang merupakan kekuatan (*strenghts*), dan permintaan terhadap moda

KA merupakan peluang (*opportunities*), serta kondisi lingkungan merupakan ancaman (*threats*), untuk skala urgensi persaingan moda lain merupakan ancaman (*threats*), sedangkan untuk skala dukungan tidak mampu memberikan pelayanan *door to door* merupakan ancaman (*threats*).

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terimakasih kepada Bapak Dr. Ir. L. Denny Siahaan, MsTr, APU dan Bapak Sigit Irfansyah, ATD., M.Sc, atas bimbingan dan dukungan, hingga penelitian ini dapat dilaksanakan.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan. 2012. *Studi Revitalisasi Lintas Cabang Kereta Api di Pulau Jawa dan Sumatera*. Laporan Akhir. Jakarta.
- Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan. 2012. *Studi Tinjau Ulang Tatravil Propinsi Banten Dalam Mendukung Percepatan Pembangunan Ekonomi*. Laporan Akhir. Jakarta.
- Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan. 2013. *Kriteria Reaktivasi Pengaktifan Jalur KA*. Jakarta.
- Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan. 2014. *Evaluasi Prasarana KA Dalam Rangka Pengaktifan Kembali Lintas Kedungjati-Ambarawa*. Jakarta.
- David, Fred R. 2011. *Strategic Management*. New Jersey: Prentice Hall, Inc.
- Rangkuti, Freddy. 2011. *SWOT Balanced Scorecard: Teknik Menyusun Strategi Korporat yang Efektif Plus Cara Mengelola Kinerja dan Risiko*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2004. *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung: Alfabeta.
- Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
- Peraturan Daerah Kabupaten Pandeglang Nomor 3 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Pandeglang Tahun 2011-2013.