

EVALUASI KINERJA KERETA API PANGRANGO BOGOR-SUKABUMI

Ken Martina K, Priscillia Agustina

Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Esa Unggul, Jakarta
Jalan Arjuna Utara Tol Tomang Kebon Jeruk, Jakarta 11510
priscillia.agustinaa@yahoo.com

Abstract

This study discusses the performance of Railway Pangrango Bogor-Sukabumi, whether it is optimal or not. Tujuan from this research is to know the condition of Kang Pangrango at the moment, to know the load factor and performance of Kang Pangrango at the moment and to know the public response to the condition and performance of Kang Pangrango. The theory used in this research are city planning theory and transportation planning and transportation basic concept. While the main base is the Minister of Transportation No.9 Year 2011 on Minimum Service Standards For Railway People Transportation. The research method used is descriptive quantitative with data collection techniques through literature study, observation, questionnaire distribution and interview with Pangrango rail passengers. The results showed that Pangrango KA condition has met the minimum service standards and used as the main mode of transportation for the community to avoid congestion that occurs on Sukabumi-Bogor or vice versa. But the performance of Kang Pangrango is not optimal because some people still object to the tariff set by the PT. KAI, so there are still people who do not want to switch using Kang Pangrango. Therefore, it should be given a solution to overcome the existing problems for the performance of Pangrango train become more optimal.

Keywords: *performance evaluation, railway, minimum inter-city train service standard, railway performance*

Abstrak

Penelitian ini membahas mengenai Kinerja Kereta Api Pangrango Bogor-Sukabumi, apakah sudah optimal atau belum. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui kondisi KA Pangrango pada saat ini, mengetahui faktor muat (load factor) dan kinerja KA Pangrango pada saat ini serta mengetahui tanggapan masyarakat terhadap kondisi dan kinerja dari KA Pangrango. Teori yang digunakan dalam penelitian ini diantaranya adalah teori perencanaan kota dan perencanaan perangkutan serta konsep dasar transportasi. Sedangkan dasar utamanya adalah Permen Perhubungan No.9 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api. Metode penelitian yang digunakan yaitu deskriptif kuantitatif dengan teknik pengumpulan data melalui studi literatur, melakukan observasi, penyebaran kuisioner dan wawancara dengan penumpang KA Pangrango. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi KA Pangrango sudah memenuhi standar pelayanan minimal dan dijadikan moda transportasi utama bagi masyarakat untuk menghindari kemacetan yang terjadi pada jalur Sukabumi-Bogor atau sebaliknya. Tetapi kinerja KA Pangrango belum optimal dikarenakan sebagian masyarakat masih merasa keberatan dengan tarif yang ditetapkan oleh pihak PT. KAI, sehingga masyarakat masih ada yang belum mau beralih menggunakan KA Pangrango. Oleh karena itu, perlu diberikan solusi untuk mengatasi permasalahan yang ada agar kinerja KA Pangrango menjadi lebih optimal.

Kata Kunci : evaluasi kinerja, kereta api, standar pelayanan minimal kereta api antar kota, kinerja kereta api

Pendahuluan

Transportasi merupakan salah satu alat yang digunakan untuk melakukan suatu pergerakan atau perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat yang lainnya yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Secara umum, transportasi dibagi menjadi 3 jenis yaitu transportasi udara, transportasi laut dan transportasi darat. Sistem transportasi darat bukan hanya yang ada di jalan raya, tetapi sistem transportasi

darat mencakup sistem transportasi yang cukup luas dan dikelompok menjadi beberapa kelompok seperti perangkutan jalan raya, kereta api, perangkutan pipa dan perangkutan gantung (Warpani:1990).

Perangkutan kereta api merupakan salah satu alternatif moda transportasi darat yang paling banyak digunakan oleh masyarakat yang bertempat tinggal di sekitar kota-kota besar, untuk menghindari kemacetan di jalan raya akibat dari penggunaan kendaraan

pribadi yang semakin lama semakin meningkat jumlah penggunaannya. Berdasarkan data statistik yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik, jumlah pengguna kereta api di Indonesia mengalami peningkatan yang pesat sejak tahun 2006 – 2014. Pada tahun 2006, jumlah pengguna kereta api sebesar 13.614 orang dan pada bulan Oktober 2014 secara keseluruhan jumlah pengguna kereta api meningkat menjadi 24.923 orang. Hal tersebut menunjukkan bahwa, moda transportasi darat perangkutan kereta api ini diminati penduduk, sehingga mengalami peningkatan jumlah pengguna pada setiap tahun, pada gilirannya kereta api akan mengalami kepadatan penumpang yang dapat melebihi kapasitasnya.

Banyak hal yang menyebabkan jumlah pengguna kereta api semakin bertambah setiap tahunnya. Selain karena PT. Kereta Api Indonesia (PT. KAI) sudah meningkatkan kualitas pelayanan baik dari segi prasarana atau sarana, salah satu faktor yang menyebabkan sebagian dari masyarakat beralih menggunakan moda transportasi massal kereta api adalah waktu tempuh di jalan raya yang semakin lama, sebagai akibat kondisi kemacetan di jalan raya yang semakin parah. Sehingga banyak masyarakat yang menghabiskan waktu di jalan, baik saat berangkat kerja atau pulang lebih dari 2 jam.

Hal tersebut tidak hanya dirasakan oleh masyarakat yang tinggal di Kota Metropolitan seperti di Jakarta. Di Kota Sukabumi, masyarakat juga mulai merasakan hal yang sama apalagi bagi mereka yang bekerja di luar kota seperti di Kota Bogor. Kondisi Jalan Arteri yang menghubungkan Kota Bogor dengan Kota Sukabumi mengalami kemacetan parah pada hari-hari kerja, sehingga masyarakat lebih banyak menghabiskan waktu mereka di jalan. Jarak yang harus ditempuh dari Kota Sukabumi menuju Kota Bogor kurang lebih 57 Km dengan waktu tempuh 4-5jam. Lamanya waktu tempuh dari Kota Sukabumi menuju ke Kota Bogor disebabkan oleh beberapa faktor diantaranya jumlah kendaraan yang melintas melebihi kapasitas jalan, serta banyaknya kendaraan berat yang menggunakan, sehingga membuat badan menjadi rusak.

Untuk menghindari kemacetan yang terjadi, masyarakat menggunakan kereta api sebagai salah satu moda transportasi alternatif, dengan jarak tempuh yang sama namun waktu yang dibutuhkan lebih singkat dibandingkan menggunakan kendaraan pribadi ataupun angkutan umum. Upaya pemerintah untuk mengatasi permasalahan kemacetan serta memenuhi permintaan masyarakat yang sudah lelah menghadapi permasalahan kemacetan yang terjadi dari Kota

Sukabumi menuju Kota Bogor dan arah sebaliknya, dengan mengoperasikan kembali KA Pangrango atau KR D Bumi Geulis yang telah berhenti beroperasi sejak 15 Desember 2012.

Kereta Api Pangrango ini beroperasi kembali dan diresmikan oleh Direktur Utama PT. Kereta Api Indonesia (KAI), Ignasius Jonan pada tanggal 9 November 2013 di Stasiun KA Paledang, Bogor. Masyarakat sangat antusias menggunakan KA Pangrango tersebut karena dengan menggunakan kereta api ini jarak tempuh yang kurang lebih 57 Km hanya membutuhkan waktu perjalanan selama 1 jam 50 menit. Oleh karena itu, masyarakat banyak yang beralih menggunakan KA Pangrango ini dibanding menggunakan kendaraan pribadi atau angkutan umum.

KA Pangrango yang menggunakan Lokomotif CC204 dengan rangkaian yang terdiri dari 1 kereta eksekutif dengan kapasitas 50 penumpang, 3 kereta ekonomi AC dengan kapasitas 318 penumpang dan 1 kereta pembangkit sehingga secara keseluruhan KA Pangrango ini memiliki kapasitas 368 penumpang. KA Pangrango ini menerapkan kapasitas 100% penumpang, sehingga setiap penumpang sudah pasti akan mendapatkan tempat duduk.

Dalam sehari, KA Pangrango ini melayani 3 kali perjalanan pulang pergi dengan jadwal dari Sukabumi jam 05:00, 10:10, 15:20 dan dari Bogor pukul 07:55, 12:45, 17:55, dengan tarif tunggal untuk kelas eksekutif Rp. 35.000 dan ekonomi Rp. 15.000. KA Pangrango ini melintasi 10 Stasiun Kereta Api yang terdiri dari Stasiun KA Bogor Paledang, Batu Tulis, Maseng, Cigombong, Cicurug, Parungkuda, Cibadak, Karang Tengah, Cisaat dan Stasiun KA Sukabumi. Setelah beberapa bulan beroperasi, pada tanggal 9 Februari 2014 PT. Kereta Api Indonesia memutuskan untuk menambah jadwal operasi keberangkatan yang semula hanya 3 kali perjalanan menjadi 4 kali perjalanan dan sejak awal Februari 2014 mulai diberlakukan tarif normal untuk KA Pangrango yang tadinya Kelas Ekonomi AC Rp 15.000,- menjadi Rp 20.000,- dan unuk Kelas Eksekutif Rp 35.000,- menjadi Rp 50.000,-. Dengan diberlakukannya tarif normal antusias masyarakat tetap tinggi untuk menggunakan KA Pangrango ini. Saat ini, jumlah pengguna KA Pangrango masih dapat tertampung dengan rangkaian kereta api yang ada. Namun banyaknya perubahan alihfungsi lahan menjadi permukiman tidak menutup kemungkinan untuk terjadinya lonjakan penumpang pada KA Pangrango. Kereta api yang hanya terdiri dari rangkaian 4 kereta api penumpang dan jadwal

perjalanan keberangkatan pulang pergi yang ada, dapat diduga tidak dapat menampung meningkatnya jumlah penumpang yang akan terjadi di masa yang akan datang.

Selain itu, sejak diresmikannya kembali Kereta Api Pangrango Jurusan Bogor-Sukabumi masyarakat memiliki pilihan transportasi massal yang murah dan nyaman serta bebas macet untuk keluar ataupun menuju Bogor dan Sukabumi. Hal ini akan mengurangi kepadatan lalu lintas, mengurangi waktu tempuh serta memperlancar arus logistik melalui jalur Bogor Sukabumi.

Namun, bagi masyarakat yang tinggal antara Kota Sukabumi dan Kota Bogor seperti Kecamatan Cigombong, pada umumnya lebih memilih menggunakan kendaraan umum dibandingkan menggunakan Kereta Api Pangrango. Hal tersebut menunjukkan bahwa Kereta Api Pangrango belum optimal. Sedangkan tujuan dari dioperasikannya kembali kereta api ini adalah sebagai moda transportasi alternatif untuk menghindari kemacetan di jalan raya. Dari uraian diatas, maka diperlukan evaluasi terhadap KA Pangrango agar menjadi lebih baik dari yang sebelumnya.

Perencanaan Kota dan Perencanaan Perangkutan

Setiap kota atau daerah dapat dipastikan akan mengalami perkembangan. Perkembangan ini dapat kearah positif, yaitu makin maju dan bertumbuhnya kota atau daerah tersebut, tetapi dapat pula berkembang kearah negatif, yaitu tidak berkembang atau surut dan akhirnya mati. Dari sini dapat terlihat bahwa perkembangan kota atau daerah merupakan fungsi waktu (Warpani:1990).

Kota maupun daerah berkembang karena bekerjanya semua faktor perkembangan yang ada di dalamnya serta adanya pengaruh faktor perkembangan dari luar. Apabila semua faktor ini dibiarkan bekerja dengan cirinya masing-masing, maka mungkin sekali perkembangan kota atau daerah tersebut menuju ke arah yang justru tidak diinginkan. Arah perkembangan ini dapat diperkirakan dengan cara menaksir pengaruh semua faktor perkembangan. Bila salah satu atau beberapa faktor perkembangan dirubah atau ke dalam faktor perkembangan yang ada ditambahkan faktor perkembangan baru, maka arah perkembangan tentu akan berubah (Warpani:1990).

Dari penjelasan tersebut, jelas terlihat bahwa perencanaan juga berarti mempengaruhi faktor perkembangan agar resultante perkembangan menuju ke arah yang dikehendaki oleh perencana. Perencanaan ini dituangkan dalam rancangan yang

wujudnya secara nyata berupa "Tata Guna Lahan" kota. Tata guna lahan kota dalam bentuknya yang lain adalah kegiatan yang 'ditempatkan' di atas lahan kota; karena itu tidak dapat diabaikan hubungan antara satu guna lahan dengan guna lahan lainnya karena ini juga berarti hubungan antar kegiatan kota (Warpani:1990). Dengan kata lain perencanaan perangkutan dan perencanaan kota adalah 'saudara kembar'. Seorang ahli peraluan-lintasan, *Blunden, W.R (1971)* mengatakan bahwa perangkutan dan tata guna lahan dalam kota seperti layaknya 'ayam' dan 'telur', tidak dapat dikatakan siapa yang ada lebih dahulu. Penentuan guna lahan melahirkan perangkutan, tetapi sebaliknya, pembangunan jalur angkutan (apalagi jalur jalan darat) dengan mudah dapat mengubah tata guna lahan yang ada.

Dari hasil uraian diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa antara perencanaan kota dengan perencanaan perangkutan (transportasi) memiliki keterkaitan nyata antara satu sama lainnya.

Perangkutan Darat

Pada dasarnya ada tiga jenis perangkutan, yaitu perangkutan darat, laut dan udara. Perangkutan darat terdiri dari beberapa jenis seperti kendaraan bermotor, kereta api, angkutan umum dan lain sebagainya. Perangkutan darat ini lebih sering dianggap bahwa, perangkutan darat hanya melalui jalan saja. Namun, sebenarnya perangkutan darat itu mencakup sistem perangkutan yang lebih luas lagi seperti angkutan melalui pipa, rel, kabel dan jalan (raya) (Warpani:1990).

Menurut istilahnya, perangkutan darat dikelompokan dalam beberapa jenis kelompok perangkutan darat seperti perangkutan jalan raya, perangkutan kereta api, perangkutan pipa dan perangkutan gantung.

Perangkutan Kereta Api

Kereta rel lebih dikenal dengan sebutan kereta api oleh kebanyakan masyarakat yang tinggal di Indonesia, masyarakat lebih mengenal dengan sebutan kereta api karena pada zaman dulu kereta rel yang digunakan oleh Indonesia menggunakan bahan bakar batubara atau kayu dengan asap yang mengepul dari cerobong asap dan terbawa pula percikan api yang cukup banyak pada saat asap mengepul (Warpani:1990).

Perangkutan kereta api merupakan salah satu moda transportasi massal darat yang mampu menampung penumpang dalam kapasitas yang lebih besar dibanding dengan perangkutan darat lainnya dan juga hanya satu-satunya moda transportasi massal

darat yang tidak menyatu dengan kemacetan lalu lintas jalan raya (Warpani:1990).

Kereta Api merupakan moda transportasi yang digunakan pada koridor dengan jumlah permintaan yang tinggi, dimana alat angkut kereta api yang berjalan diatas rel. Moda kereta api tidak sefleksibel seperti moda jalan namun hanya dapat digunakan bila didukung oleh jaringan infrastruktur rel kereta api. Sistem transportasi kereta api dapat dioperasikan dengan biaya operasi dan biaya perawatan yang lebih rendah dari moda jalan, namun biaya investasi awalnya sangat tinggi sehingga hanya sesuai digunakan untuk angkutan penumpang yang bersifat massal baik di perkotaan maupun antar kota, serta angkutan barang. Angkutan barang yang menggunakan kereta api biasanya dalam bentuk angkutan peti kemas pada kereta flat bed atau pun untuk mengangkat komoditi curah baik cair maupun padat.

Standar Pelayanan Minimal Kereta Api

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 tahun 2011, dalam upaya memberikan pelayanan yang baik terhadap para pengguna kereta api, ada standar pelayanan minimal yang harus diberikan oleh pihak PT. KAI itu sendiri demi menjaga kenyamanan para pengguna kereta api pada saat perjalanan. Pada pasal 4 ayat (2) menyebutkan bahwa ada beberapa hal penting yang harus diperhatikan dalam memberikan standar pelayanan minimal kepada para pengguna kereta api dalam perjalanan antar kota sebagai berikut :

1. Pintu dan jendela
2. Tempat duduk dengan konstruksi tetap yang memiliki sandaran serta nomor tempat duduk
3. Toilet dilengkapi dengan air sesuai dengan kebutuhan
4. Lampu penerangan
5. Kipas angin

6. Rak bagasi
7. Restorasi
8. Informasi stasiun yang lewat ataupun disinggahi secara berurutan
9. Fasilitas khusus dan kemudahan untuk penyandang cacat, wanita hamil, anak dibawah usia 5 tahun, orang sakit dan orang lanjut usia
10. Fasilitas kesehatan, keselamatan dan keamanan
11. Nama dan nomor urut kereta
12. Informasi gangguan perjalanan kereta api
13. Ketepatan jadwal keberangkatan kereta api

Metode Penelitian

Pendekatan penelitian yang dilakukan dalam pengumpulan dan menganalisis data yang telah diperoleh pada studi penelitian yang dilakukan, yaitu:

1. Pendekatan teori, digunakan untuk mengetahui serta menganalisis masalah yang mengarah pada teori-teori yang berlaku.
2. Tinjauan Kebijakan/Peraturan, digunakan untuk menganalisis masalah dan mengarahkan kepada kebijakan pemerintah dan standar minimal yang telah berlaku/telah ditentukan.
3. Pendekatan Lapangan, digunakan untuk melakukan observasi lapangan agar dapat mengetahui/mengidentifikasi serta memahami secara langsung permasalahan yang terjadi pada Kereta Api Pangrango Bogor-Sukabumi.

Metode penelitian yang digunakan dalam tugas akhir ini adalah metode kuantitatif. Metode kuantitatif digunakan untuk mengetahui jawaban dari situasi pada wilayah studi dengan mengumpulkan data yang bersifat kuantitatif atau statistik sebagai acuan untuk menguji hipotesis yang ditetapkan.

Analisis Karakteristik Penumpang KA Pangrango

Berikut ini adalah hasil persebaran kuisioner untuk mengetahui karakteristik penumpang yang menggunakan kereta pangrango

Tabel 1
Karakteristik Penumpang KA Pangrango

Wilayah	Pekerjaan			Presentase
	Wiraswasta	Karyawan /Pegawai	Lain-Lain	
Sukabumi	10 orang	25 orang	5 orang	40%
Cigombong	5 orang	15 orang	10 orang	30%
Bogor	8 orang	10 orang	12 orang	30%
Jumlah				100%

Sumber: Hasil Data Survey

Berdasarkan data hasil survey yang diperoleh dari pengisian kuisioner untuk mengetahui karakteristik penumpang KA Pangrango, rata-rata penumpang KA Pangrango merupakan karyawan/pegawai baik itu pegawai swasta atau pegawai negeri. Masyarakat lebih memilih menggunakan KA Pangrango karena terhindar dari

macet yang terjadi pada jalur Bogor-Sukabumi atau sebaliknya. Oleh karena itu, KA Pangrango dijadikan sebagai alat transportasi utama karena waktu yang ditempuh lebih cepat dibandingkan menggunakan kendaraan pribadi, nyaman dan juga aman serta terhindar dari kemacetan.

Analisis Korelasi Antara Jumlah Penduduk dan Jumlah Penumpang KA Pangrango

Tabel 2
Perhitungan Korelasi Antara Jumlah Penduduk di Kecamatan Cigombong dengan Jumlah Penumpang KA Pangrango Pada Tahun 2010-2013

Tahun	(x)	(y)	x ²	y ²	xy
2010	88309	79033	7798479481	6246215089	6979325197
2011	90902	96977	8263173604	9404538529	8815403254
2012	90903	96273	8263355409	9268490529	8751504519
2013	83305	120929	6939723025	14623823041	10073990345
Jumlah	353419	393212	31264731519	39543067188	34620223315

Sumber: Perhitungan Korelasi

$$r_{xy} = \frac{n \sum xy - \sum x \sum y}{\sqrt{((n \sum x^2 - (\sum x)^2)^{1/2}) ((n \sum y^2 - (\sum y)^2)^{1/2})}}$$

$$= -0,66$$

KA Pangrango pada tahun 2010-2013, diperoleh hasil $r_{xy} = -0,66$. Jika hasil $r = -1$ atau mendekati -1 , maka hubungan antara jumlah penduduk dan penumpang negatif tetapi sangat kuat.

Dari hasil korelasi antara Jumlah Penduduk di Kecamatan Cigombong dengan Jumlah Penumpang

Tabel 3
Perhitungan Korelasi Antara Jumlah Penduduk di Kota Sukabumi dengan Jumlah Penumpang KA Pangrango Pada Tahun 2010-2013

Tahun	(x)	(y)	x ²	y ²	xy
2010	287443	79033	82623478249	6246215089	22717482619
2011	356085	96977	126796527225	9404538529	34532055045
2012	308506	96273	95175952036	9268490529	29700798138
2013	342086	120929	117022831396	14623823041	41368117894
Jumlah	1294120	393212	421618788906	39543067188	128318453696

Sumber: Perhitungan Korelasi

$$r_{xy} = \frac{n \sum xy - \sum x \sum y}{\sqrt{((n \sum x^2 - (\sum x)^2)^{1/2}) ((n \sum y^2 - (\sum y)^2)^{1/2})}}$$

$$= 0,68$$

Dari hasil korelasi antara Jumlah Penduduk di Kota Sukabumi dengan Jumlah Penumpang KA Pangrango pada tahun 2010-2013, diperoleh hasil $r_{xy} = 0,68$. Jika hasil $r = 1$ atau mendekati 1 , maka hubungan antara jumlah penduduk dan penumpang lemah positif dan sangat kuat.

Tabel 4
Perhitungan Korelasi Antara Jumlah Penduduk di Kota Bogor dengan Jumlah Penumpang KA Pangrango Pada Tahun 2010-2013

Tahun	(x)	(y)	x ²	y ²	xy
2010	969486	79033	939903104196	6246215089	76621387038
2011	987115	96977	974396023225	9404538529	95727451355
2012	1004831	96273	1009685338561	9268490529	96738094863
2013	1013019	120929	1026207494361	14623823041	122503374651
Jumlah	3974451	393212	3950191960343	39543067188	391590307907

Sumber: Perhitungan Korelasi

$$r_{xy} = \frac{n\sum xy - \sum x \sum y}{\sqrt{((n\sum x^2 - (\sum x)^2)^{1/2}) ((n\sum y^2 - (\sum y)^2)^{1/2})}}$$

$$= 0.97$$

Dari hasil korelasi antara Jumlah Penduduk di Kecamatan Cigombong dengan Jumlah Penumpang KA Pangrango pada tahun 2010-2013, diperoleh hasil $r_{xy} = 0.98$. Jika hasil $r = 1$ atau mendekati 1, maka hubungan antara jumlah penduduk dan penumpang lemah positif dan sangat kuat.

Penggunaan Lahan di Kota Sukabumi

Berdasarkan data BPS Kota Sukabumi, penggunaan lahan di Kota Sukabumi pada akhir tahun 2013 dibedakan menjadi lahan sawah dan lahan bukan

sawah (lahan kering). Lahan bukan sawah (lahan kering) dibedakan menjadi lahan pekarangan/rumah, kebun, kolam/empang dan lahan lain-lain. Luas wilayah Kota Sukabumi sebesar 4.800 Ha yang menurut penggunaannya dari seluruh wilayah sebesar 1551 Ha (32,31%) digunakan untuk lahan sawah, sedangkan sisanya sebesar 3210 Ha (66,81%) digunakan untuk lahan kering dan lain-lain 39 Ha (0,81%). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 5
Penggunaan Lahan di Kota Sukabumi

Kecamatan	Pekarangan + Rumah	Tegal/Kebun	Lain-Lain	Kolam/Tebat/ Empang	Jumlah Bukan Sawah
Baros	208	26	10	8	252
Citamiang	253	22	0	5	280
Warudoyong	330	29	23	19	401
Gunung Puyuh	373	12	10	12	407
Cikole	516	6	39	5	566
Lembur Situ	359	44	24	21	448
Cibeureum	272	44	17	16	349
Jumlah Tahun 2012	2.311	183	123	86	2.703
Jumlah Tahun 2011	2.108	157	693	91	3.049

Sumber: Dinas Pertanian, Perikanan dan Ketahanan Pangan Kota Sukabumi, Kota Sukabumi Dalam Angka 2013

Berdasarkan pada di atas, dapat dilihat bahwa penggunaan lahan bukan sawah/lahan kering di Kota Sukabumi sebagian besar diperuntukan untuk perumahan atau permukiman. Hal tersebut menunjukkan bahwa perkembangan penduduk di Kota Sukabumi semakin lama semakin bertambah. Karena pada tahun 2011 peruntukan lahan untuk pekarangan dan rumah sebesar 2108 Ha dan pada tahun 2012 meningkat menjadi 2311 Ha. Jadi, semakin berkembangnya pertumbuhan penduduk berarti semakin tinggi juga permintaan akan kebutuhan transportasi yang memadai.

Penggunaan Lahan di Kecamatan Cigombong

Kondisi eksisting/penggunaan lahan di Kecamatan Cigombong terdiri dari permukiman (15,55%), sawah (16,63%), hutan Negara (11,39%),

kebun/lading rakyat 1.096 Ha (52,43%), jalan 41,72 Ha (0,36%), fasilitas sosial 242 Ha (2,19%) dan fasilitas umum 170,25 Ha (1,46%). Dari data penggunaan yang diperoleh, sebagian besar peruntukan lahan di Kecamatan Cigombong digunakan untuk kebun/lading rakyat dan untuk permukiman masih sekitar 15,55%. Hal tersebut menunjukkan bahwa, lahan di Kecamatan Cigombong belum banyak yang dialihfungsikan menjadi permukiman dan pertumbuhan penduduknya masih belum terlalu pesat seperti di Kota Sukabumi. Selain itu, penduduk di Kecamatan Cigombong memiliki alternatif transportasi menuju Bogor selain menggunakan Kereta Api. Karena Cigombong memiliki jalan alternatif untuk menuju ke Bogor sehingga tidak harus melewati Jalan Utama atau Jalan Arteri menuju ke Kota Bogor.

Penggunaan Lahan di Kota Bogor

Penggunaan Lahan di Kota Bogor pada tahun 2013 berdasarkan data yang diperoleh dari BPS Kota

Bogor dibagi menjadi 2 jenis yaitu lahan sawah dan lahan bukan sawah. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 6
Penggunaan Lahan di Kota Bogor

Kecamatan	Lahan Sawah	Lahan Kering/Bukan Sawah
Bogor Selatan	283	580
Bogor Timur	178	383
Bogor Utara	5	4993
Bogor Tengah	0	22
Bogor Barat	270	576
Tanah Sareal	14	424
Jumlah Tahun 2013	750	2476
Jumlah Tahun 2012	750	2476
Jumlah Tahun 2011	750	2476

Sumber: Kota Bogor Dalam Angka Tahun 2013

Berdasarkan data pada tabel di atas penggunaan lahan di Kota Bogor lebih besar untuk peruntukan lahan bukan sawah, karena perkembangan penduduk di Kota Bogor yang pesat menyebabkan banyak terjadi perubahan penggunaan lahan. Lahan bukan sawah terdiri dari permukiman, kolam, tegal, tidak diusahakan dan lainnya.

Analisis Perbandingan Antara Moda Transportasi

Analisis ini dilakukan untuk mengetahui perbandingan antar moda transportasi yang melewati Jalur Bogor-Sukabumi atau sebaliknya. Selain itu, untuk menunjukkan bahwa Kereta Api Pangrango merupakan moda transportasi alternatif yang dapat dijadikan sarana transportasi utama. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada berikut ini.

Tabel 7
Perbandingan Antar Moda Transportasi di Jalur Bogor-Sukabumi

Indikator Pemanding	Moda Transportasi		
	Angkutan Umum	Kendaraan Pribadi	Kereta Api
Jarak Tempuh	80,5 km	<ul style="list-style-type: none"> Mobil: 67,6 km Motor: 80,5 km 	57 km
Waktu Tempuh	4-5 jam	4-5 jam	2 jam 5 menit
Kenyamanan	Kurang Nyaman	<ul style="list-style-type: none"> Mobil: Nyaman & AC Motor: Kurang nyaman 	Nyaman dan Ber-AC
Tarif	<ul style="list-style-type: none"> Bus: Rp 20.000 L300: Rp 15.000 	<ul style="list-style-type: none"> Mobil: Rp 250.000,- s/d Rp 350.000,- Motor: Rp 40.000,- s/d Rp 80.000,- 	<ul style="list-style-type: none"> Ekonomi AC: Rp 15.000,- s/d Rp 20.000,- Eksekutif: Rp 40.000,- s/d Rp 50.000,-
Aksesibilitas	<ul style="list-style-type: none"> Jalanan rusak Macet Mudah dijangkau 	<ul style="list-style-type: none"> Mobil: macet, dan jalanan rusak Motor: macet dan jalanan rusak 	<ul style="list-style-type: none"> Tidak macet Mudah dijangkau
Jadwal Berangkat	Kapan Saja	Kapan Saja	3x Perjalanan

Sumber : hasil analisis

Dari hasil perbandingan moda transportasi pada tabel di atas menunjukkan bahwa kereta api adalah moda transportasi yang dapat dijadikan salah satu alternatif moda untuk menghindari kemacetan yang terjadi di Jalur Bogor-Sukabumi. Selain itu,

untuk jalur Cigombong-Bogor yang memiliki jalur alternatif yaitu jalan provinsi dilakukan juga perbandingan antarmoda transportasi antara kendaraan umum, kendaraan pribadi dan kereta api. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 8.

Dari hasil perbandingan moda transportasi pada tabel di atas menunjukkan bahwa kereta api adalah moda transportasi yang dapat dijadikan salah satu alternatif moda untuk menghindari kemacetan yang terjadi di Jalur Cigombong-Bogor. Namun menurut hasil wawancara dari sebagian orang yang tinggal di Cigombong, mereka cenderung lebih memilih menggunakan kendaraan umum atau kendaraan pribadi dibandingkan dengan menggunakan kereta api. Karena jika menggunakan kereta api

waktunya tidak menentu dan hanya ada jadwal keberangkatan setiap 5 jam sekali dan hanya 3x perjalanan. Jadi, masyarakat cenderung lebih memilih menggunakan angkutan umum walaupun harus 2x naik angkutan umum untuk menuju ke Bogor daripada menggunakan kereta api.

Tabel 8
Perbandingan Antar Moda Transportasi di Jalur Cigombong-Bogor

Indikator Pembeding	Moda Transportasi		
	Angkutan Umum	Kendaraan Pribadi	Kereta Api
Jarak Tempuh	28,1 km	<ul style="list-style-type: none"> Mobil: 27,5 km Motor: 28,1 km 	26 km
Waktu Tempuh	1,5 Jam	<ul style="list-style-type: none"> Mobil: 1,5 Jam Motor: 1 Jam 	45 menit
Kenyamanan	Kurang Nyaman	<ul style="list-style-type: none"> Mobil: Nyaman & AC Motor: Kurang nyaman 	Nyaman dan Ber-AC
Tarif	<ul style="list-style-type: none"> Angkutan Kota: Rp 10.500,- Kol mini L-300: Rp 12.500,- Bus Kecil: Rp 20.000,- 	<ul style="list-style-type: none"> Mobil: Rp 150.000,- s/d Rp 250.000,- Motor: Rp 30.000,- s/d Rp 60.000,- 	<ul style="list-style-type: none"> Ekonomi AC: Rp 15.000,- Eksekutif: Rp 40.000,-
Aksesibilitas	<ul style="list-style-type: none"> Jalanan rusak Macet 	<ul style="list-style-type: none"> Mobil: macet, dan jalanan rusak Motor: macet dan jalanan rusak 	<ul style="list-style-type: none"> Tidak macet Mudah dijangkau
Jadwal Berangkat	Kapan Saja	Kapan Saja	3x Perjalanan

Sumber : Hasil Analisis

Usulan Peningkatan Kinerja KA Pangrango

Berdasarkan hasil analisis evaluasi kinerja KA Pangrango dan hasil penyebaran kuisioner, usulan untuk dilakukan peningkatan kinerja KA Pangrango adalah:

1. Menambah jadwal perjalanan KA Pangrango
2. Menambah jumlah gerbong penumpang
3. Membuat KA Pangrango menjadi 2 jalur seperti KRL Jabodetabek
4. Tarif KA Pangrango disubsidi seperti tarif KRL Jabodetabek

Usulan tersebut cukup membantu untuk mengatasi perkembangan jumlah penumpang yang semakin meningkat karena dipengaruhi juga oleh faktor perkembangan jumlah penduduk. Selain itu, untuk membuat masyarakat beralih menggunakan kereta api pemerintah harus memberikan subsidi kepada tarif KA Pangrango seperti KRL Jabodetabek sehingga antusias masyarakat untuk menggunakan kereta api lebih besar daripada menggunakan kendaraan pribadi sehingga dapat mengurangi

kemacetan yang terjadi pada jalur Sukabumi-Bogor dan memudahkan logistik untuk keluar masuk wilayah Sukabumi-Bogor.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dapat dilihat bahwa: Sebagian masyarakat masih merasa keberatan dengan tarif Kereta Api Pangrango. Khususnya untuk tujuan Cigombong-Bogor dengan tarif Rp 15.000,-, sedangkan jika naik Angkutan Umum biaya yang dikeluarkan tidak mencapai Rp 15.000,- dan waktu yang ditempuh hanya 57 menit. Kinerja KA Pangrango belum optimal, faktor muat kondisi eksisting dari KA Pangrango belum mencapai 100% karena masih ada masyarakat yang belum mau beralih menggunakan KA Pangrango. Menggunakan KA Pangrango lebih efisien waktu dibandingkan dengan menggunakan kendaraan pribadi/kendaraan umum. KA Pangrango dijadikan moda transportasi utama bagi masyarakat untuk menghindari kemacetan yang terjadi pada Jalur Sukabumi-Bogor atau sebaliknya. Jadi, solusi atau saran yang dapat

diberikan adalah: Sebaiknya pihak PT. KAI menurunkan tarif KA Pangrango. Memudahkan pembelian tiket kereta api.

Daftar Pustaka

Anonim. Kota Sukabumi Dalam Angka 2014. Badan Pusat Statistik Kota Sukabumi.

Anonim. Kota Bogor Dalam Angka 2014. Badan Pusat Statistik Kota Bogor.

Anonim. Kecamatan Cigombong Dalam Angka 2014. Badan Pusat Statistik Kabupaten Bogor.

Fikra, Ridha. 2010. Evaluasi Kinerja Kereta Api Padang-Pariaman Berdasarkan Penilaian Penumpang. Skripsi. Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil Universitas Andalas, Padang.

Irwansyah, Deni. 2012. Evaluasi Kinerja Bus Transjakarta Koridor 3 (Kalideres-Pasar Baru). Skripsi. Fakultas Teknik Jurusan Perencanaan Wilayah dan kota Universitas Esa Unggul, Jakarta.

Kamaludin, Rustian. 1986. Ekonomi Transportasi, Ghalia Indonesia, Jakarta.

Mutakaliman, Andi Abdullah. 2014. Evaluasi Kinerja Bus APTB (Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway) 03 Poris-S. Parman. Penerbit Universitas Esa Unggul, Jakarta.

Purwono, Rudi. 2005. Evaluasi Pelayanan Angkutan Kereta Api Komuter Koridor Jakarta Kota-Bogor, Thesis. Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang.

Rosyani, Dewi & Budi Hartanto Susilo. 2011. Kinerja Operasi Kereta Api Baraya Geulis Rute Bandung-Cicalengka, Jurnal Transportasi. Penerbit Universitas Kristen Maranatha, Bandung.

Salim, Abbas. 1998. Manajemen Transportasi. Raja Grafindo Persada, Jakarta.

Setitowati, Revi. 2013. Evaluasi Perpindahan Penumpang Trans Jabodetabek Tangerang Jurusan Kota Tangerang-Kota Jakarta Barat (Studi Kasus: Terminal Poris Plawad-Terminal Kaliders-Halte S. Parman Podomoro

City). Penerbit Universitas Esa Unggul, Jakarta.

Sinambela, Prof. Dr. Lijan Poltak, M.M, M.Pd. 2014. Metodologi Penelitian Kuantitatif Untuk Bidang Ilmu Administrasi, Kebijakan Publik, Ekonomi, Sosiologi, Kounikasi dan Ilmu Sosial Lainnya. Graha Ilmu. Indonesia.

Tamin, Ofyar Z. (1997). Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Bandung. Penerbit ITB

Warpani, Suwardjoko. (1984). Analisis Daerah dan Kota. Bandung-Penerbit ITB.

Peraturan Perundang-undangan dan Pedoman

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kereta Api.