

Jalur Rel Ganda Telah Selesai

Kompas, 27 Maret 2014

Kereta Api

Jakarta – Surabaya Bisa Lebih Cepat Tiga Jam

BLORA, KOMPAS – Pembangunan fisik rel ganda Jakarta – Surabaya telah selesai. Bulan depan, rel ini beroperasi penuh setelah pemindahan rel tunggal di Jawa Timur dituntaskan dan perbaikan sistem persinyalan. Rel ganda ini selesai setelah 150 tahun jalur kereta api mulai dibangun di Tanah Air.

Wakil Menteri Perhubungan Bambang Susantono, di Kecamatan Cepu, Blora, Jawa Tengah, Rabu (26/3), meresmikan salah satu pemindahan pengoperasian dari rel tunggal ke rel ganda. Dengan demikian, jalur rel ganda Jakarta – Bojonegoro sudah bisa dioperasikan secara penuh.

Dalam waktu dekat, setelah pemindahan rel tunggal ke rel ganda dituntaskan dan perbaikan sistem pensinyalan, jalur Jakarta – Surabaya akan beroperasi penuh.

Pembangunan rel sepanjang 727 kilometer dengan biaya Rp. 10,5 triliun ini diharapkan mampu mendorong pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi lagi. “Keberadaan jalur ganda ini akan meningkatkan frekuensi dan kapasitas kereta di koridor utara Jawa sebesar 200-300 persen,” kata Bambang.

Saat ini, Jakarta – Surabaya di tempuh dalam waktu 11 – 13 jam. Dengan jalur ganda, bisa ditempuh dalam waktu 8 – 10 jam. Dari segi waktu tidak terlalu signifikan, tetapi dengan jalur ganda, jadwal kedatangan-keberangkatan kereta menjadi lebih banyak. Dengan demikian, jumlah penumpang atau barang yang bisa diangkut akan lebih banyak.

Rel ganda ini dibangun setelah hampir 150 tahun jalur kereta api dibangun di Pulau Jawa. Pembangunan ditandai dengan pencangkulan lahan rel oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda LAJ Baron Sloet van de Beele

pada 1864. Tiga tahun setelah itu, kereta api pertama beroperasi di jalur Kemijen-Tanggung, Jawa Tengah, sepanjang 26 km.

“Saat ini peningkatan kapasitas baru 3-5 persen, tetapi dalam lima tahun akan meningkat 13-15 persen dan akan terus meningkat sejalan dengan ketersediaan armada,” kata Bambang.

Siap dioperasikan

Pembangunan rel ganda itu dibagi dalam empat segmen, yakni Cirebon-Brebes 63 km, Pekalongan-Semarang 90 km, Semarang-Bojonegoro 180 km, dan Bojonegoro-Surabaya 103 km.

“Segmen Cirebon-Brebes dan Pekalongan-Semarang sudah selesai serta sudah dioperasikan. Saat ini yang dioperasikan segmen Semarang-Bojonegoro. Bulan depan kami mengoperasikan segmen Bojonegoro-Surabaya,” kata Bambang.

Segmen Bojonegoro-Surabaya sebenarnya sudah siap dioperasikan. Namun, di daerah Tandes, Surabaya, ada masalah pembebasan lahan untuk pengganti akses warga.

“Kami berharap bulan depan jalur ganda bisa dioperasikan sehingga Jakarta-Surabaya tersambung dengan rel ganda,” kata Bambang.

Direktur Jenderal Perkeretaapian Hermanto Dwiatmoko mengatakan, dengan pembangunan jalur ganda ini, diharapkan terjadi peningkatan kapasitas lintas kereta barang dan penumpang dari sekitar 84 kereta menjadi 200 kereta per hari.

“Frekuensi kereta barang saat ini dari Jakarta-Surabaya sebanyak lima trip per hari dengan kapasitas 160 TEU (twenty foot equivalent units) per hari. Dengan jalur ganda, berpotensi meningkat tiga kali lipat menjadi 15 trip per hari dengan kapasitas 500 TEU per hari,” kata Hermanto.

Penyelesaian jalur ganda ini lebih cepat dari penugasan pertama, tetapi lebih lama dari target yang ditetapkan Wakil Presiden Boediono.

Perencanaan awal pembangunan rel ganda ini semula direncanakan lima tahun. Namun oleh Wapres Boediono diminta untuk diselesaikan dalam dua tahun, 2012-2013, dengan target pembangunan selesai pada Desember 2013. Nyatanya, jalur ganda di Jawa Tengah baru selesai akhir Maret dan di Jawa Timur akan selesai pertengahan April 2014.

Pembangunan rel ganda ini menyerap hingga dua juta tenaga kerja per hari dan mengerahkan 150 alat berat. Rel ganda ini diperkuat dengan 346.000 bantalan dan wesel 249 units.

“Yang menarik, sepanjang Jakarta-Surabaya ada tujuh titik melingkar dengan radius 300 meter sehingga kecepatan kereta harus dibatasi hingga 60 km per jam. Sekarang, radius jalan lingkar itu sudah diperbesar hingga 500 meter sehingga kereta tetap melaju 90 km per jam,” kata Bambang.

Penghematan BBM

Berdasarkan data proyek ini diketahui, pada saat jalur ganda sudah beroperasi, frekuensi kereta api barang berpotensi meningkat tiga kali lipat menjadi 15 trip per hari dengan kapasitas 500 TEU per hari. Dengan demikian, beban sebesar 340 TEU dapat dialihkan dari jalan ke kereta api.

Bahan bakar minyak (BBM) yang dapat dihemat dengan pengalihan beban tersebut diperkirakan mencapai 115 kiloliter per hari. Selain itu, pengalihan beban ini juga memungkinkan pengurangan emisi karbondioksida sebesar 350 ton karbondioksida per hari.

Dalam satu tahun, penghematan BBM dan pengurangan emisi karbondioksida oleh pengoperasian jalur ganda akan cukup besar jumlahnya sebesar 42.000 kiloliter BBM dan 128.000 ton karbondioksida.

Sementara itu, Presiden Asosiasi Logistik Indonesia Zaldy I Masita mengatakan, penambahan rel ganda itu tidak akan berdampak besar terhadap logistik jika tidak diikuti dengan kesiapan bongkar muat di stasiun.

“Persoalannya tidak hanya di stasiun, tetapi juga perjalanan dari stasiun ke gudang. Layanan kereta api ini agak menyulitkan logistik karena layanannya tidak dari pintu ke pintu. Jadi, biayanya juga tak turun,” ujar Zaldy.

Dia mencontohkan, biaya logistik dengan truk Jakarta-Surabaya sebesar Rp. 4 juta – Rp. 5 juta dengan waktu tempuh tiga hari. Sementara dengan kereta sekitar Rp. 2,5 juta dan waktu tempuh hanya satu hari. Namun, bongkar muat bisa dua hari. Sementara biaya dari stasiun ke gudang bisa Rp. 1,5 juta. “Jadi, kalau infrastruktur di stasiun belum ada, dan letak gudang jauh, upaya jalur ganda ini tidak maksimal,” kata Zaldy.

Namun, Bambang Susantono mengatakan, saat ini stasiun sudah disiapkan untuk bongkar muat. “Tetapi tentunya tidak setiap stasiun bisa dipakai bongkar muat. Stasiun yang disiapkan hanya Stasiun Gudang Kampung Bandan Jakarta, Stasiun Alastuwo Semarang dan Stasiun Kalimas Surabaya,” ujarnya.

Direktur Komersial PT. Kereta Api Indonesia Slamet Suseno Priyanto, ketika dikonfirmasi tentang kesiapan perusahaannya setelah jalur ganda beroperasi, mengatakan, pihaknya sudah menyiapkan sarana pengangkutan barang jika rel ganda pantura siap digunakan. Selain itu, tiga stasiun juga sedang dipersiapkan untuk nampung kapasitas barang lebih besar lagi.

“Stasiun Kalimas di wilayah timur akan diperbesar kapasitasnya sehingga bisa menampung 10.000 TEU. Begitu juga Stasiun Sungai Lagoa di Jakarta yang akan diperbesar kapasitasnya menjadi sekitar 10.000 TEU. Di Semarang, kami mau membuka jalur ke Pelabuhan Tanjung Mas,” kata Slamet. Perluasan kapasitas stasiun diperkirakan rampung tahun depan. Dengan demikian, diharapkan banyak perusahaan berminat.

Kekuatan Pantura

Saat ini kekuatan perekonomian pantura 26,5 persen dari perekonomian Indonesia. Adapun ekspor-impor nasional. Dalam 20 tahun ke depan, dengan adanya Rencana Induk Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI), perekonomian di pantura akan tumbuh tiga-empat kali lipat.

Dengan dibukanya aksesibilitas berupa jalur ganda di koridor utama Jakarta-Surabaya, diharapkan banyak kawasan industri, perdagangan, dan pergudangan baru akan tumbuh.

Dari Konferensi Sistem Logistik Pangan Berbasis

Transportasi Kereta Api yang diadakan di Kantor Bank Indonesia Wilayah Jawa Barat – Banten, di Bandung, disebutkan, tingginya biaya transportasi dan rumitnya mata rantai distribusi kerap memicu gejolak harga pangan dan inflasi.

Untuk itu, penggunaan moda kereta api perlu didorong demi efisiennya distribusi logistik pangan, khususnya di Pulau Jawa. Deputi Gubernur BI Ronald Waas mengatakan, biaya logistik sangat tinggi karena belum efektifnya sistem dan mata rantai logistik. (ART/ARN/JON/MAR)