

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Mobilitas penduduk di suatu kota akan dapat berjalan dengan lancar apabila didukung oleh adanya sarana dan prasarana transportasi yang memadai dan handal.

Perkeretaapian adalah salah satu kesatuan sistem yang terdiri atas sarana, prasarana dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api (Undang - Undang Nomor 23 Tahun 2007).

Kereta api salah satu angkutan massal yang terdiri dari lokomotif (Kendaraan dengan tenaga gerak yang berjalan sendiri) dan rangkaian kereta atau gerbong (yang di rangkaiakan dengan kendaraan lainnya). Rangkaian kereta dan gerbong sendiri berukuran relatif sehingga mampu memuat penumpang ataupun barang dalam jumlah yang banyak. Karena kereta api merupakan angkutan massal yang efektif, beberapa negara memanfaatkannya secara maksimal sebagai alat transportasi utama angkutan darat.

Fungsi dari kereta api pada dasarnya sebagai penyedia untuk mengangkut barang dan orang secara massal. Agar kereta api dapat dikatakan laik untuk beroperasi maka untuk sarana dan prasarana wajib di kendalikan, dipersiapkan, dirawat, dan diperbaiki secara teratur dan terus menerus. Dengan hal tersebut tujuan utama dari pengelolaan perkeretaapian untuk memperhatikan dari standar perawatan sehingga dalam pengoperasiannya laik untuk faktor keamanan dan kelancaran dari jasa yang di jual ke penumpang.

Untuk menjaga dan meningkatkan keselamatan kereta api, maka prosedur, standar, pedoman yang di tuangkan dalam ketentuan perundangan wajib dipatuhi penyelenggara perkeretaapian. Salah satu faktor kesalahan teknis dari sarana dan prasarana kereta api yaitu kegagalan ataupun tidak berfungsinya peralatan di samping faktor penyebab lainnya seperti dari faktor

manusia (*human error*) yang melakukan pengoperasian dan juga faktor lingkungan.

DAOP 1 Jakarta terkhusus untuk lintas Citayam – Nambo dengan panjang 13,6 km yang menggunakan rel type R54 dengan jalur tunggal (*single track*) sepanjang lintas Citayam – Nambo. Dalam pemeliharaan dan juga perawatan jalan rel lintas Citayam – Nambo dilaksanakan oleh petugas perawatan resort 1.16 Citayam untuk melaksanakan kegiatan perawatan jalan rel yang telah dimuat dalam rencana perawatan tahunan. Perawatan ini dihitung berdasarkan Beban Kerja Pegawai (BKP) per tahun untuk melaksanakan program perawatan jalan rel yang telah ditetapkan.

Untuk memaksimalkan suatu sarana dan prasarana yang laik dan handal di DAOP 1 Jakarta, maka program pemeriksaan, pemeliharaan, dan perawatan sarana dan prasarana sangat penting agar dapat menurunkan tingkat kecelakaan yang terjadi.

Pada lintas Citayam – Nambo ditemukan adanya kerusakan jalan rel seperti kecrotan (*mud pumping*), bantalan rusak, penambat hilang dan balas kurang. Adapun jumlah Jam Orang (JO) per hari untuk pegawai perawatan jalan rel melebihi beban kerja Jam Orang (JO) per hari sebanyak 1 jam dari jam kerja yang saat ini berlaku di resort yaitu dengan waktu 7 jam, jumlah Jam Orang (JO) per hari berdasarkan dari jumlah beban kerja pegawai per tahun di dapatkan hasil yaitu 8 jam untuk Jam Orang (JO) per hari, sehingga diperlukannya penambahan jumlah pegawai (SDM) perawatan jalan rel sebanyak 2 pegawai, jumlah SDM yang tersedia di resort 1.16 Citayam sebanyak 16 orang menjadi 18 orang untuk memenuhi jumlah jam orang perhari, dengan terpenuhinya jumlah pegawai dan Jam Orang (JO) perhari akan membuat perawatan jalan rel semakin maksimal.

Berdasarkan kondisi eksisting di resort 1.16 Citayam ditemukan peralatan perawatan jalan rel yang jumlahnya kurang dan rusak sehingga hal ini mempengaruhi perawatan jalan rel lintas Citayam – Nambo.

B. Identifikasi Masalah

1. Ditemukan adanya kerusakan jalan rel pada lintas Citayam – Nambo.
2. Kurangnya pegawai perawatan jalan rel pada lintas Citayam – Nambo.
3. Terdapat kurangnya peralatan perawatan jalan rel lintas Citayam – Nambo.

C. Rumusah Masalah

1. Apa saja kerusakan jalan rel KA yang terjadi pada lintas Citayam – Nambo?
2. Apa penyebab tidak maksimalnya realisasi program perawatan jalan rel lintas Citayam – Nambo?
3. Bagaimana kondisi kelengkapan peralatan perawatan jalan rel KA lintas Citayam – Nambo?

D. Maksud dan Tujuan

1. Melakukan identifikasi perawatan pada kerusakan yang terjadi di jalan rel KA lintas Citayam – Nambo.
2. Melakukan identifikasi kebutuhan SDM perawatan jalan rel KA lintas Citayam – Nambo.
3. Melakukan identifikasi kelengkapan alat perawatan jalan rel KA lintas Citayam – Nambo.

E. Batasan Masalah

Untuk menghindari pembahasan yang meluas karena terbatasnya waktu serta kemampuan penulis, dalam penyelesaian Kertas Kerja Wajib ini memiliki batasan ruang lingkup permasalahan yang di analisa hanya terbatas pada:

1. Wilayah penelitian hanya di batasi lintas Citayam – Nambo.
2. Analisa terhadap masalah pada kondisi prasarana seperti kecrootan (*mud pumping*), penambat hilang, bantalan rusak, balas kurang.
3. Tidak membahas tentang biaya perawatan lintas Citayam – Nambo.