

**PENGEMBANGAN POLA *STABLING* PADA EMPLASEMEN
STASIUN BANDUNG**

KERTAS KERJA WAJIB



Diajukan Oleh:

BAYU MUKTIAJI

2103018

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD
PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN
BEKASI
2024**

**PENGEMBANGAN POLA *STABLING* PADA EMPLASEMEN
STASIUN BANDUNG**

KERTAS KERJA WAJIB

Diajukan dalam Rangka Penyelesaian Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perkeretaapian
Guna Memproleh Sebutan Ahli Madya Transpotasi



Diajukan Oleh:

BAYU MUKTIAJI

2103018

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD
PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN
BEKASI
2024**

ABSTRAKSI

Stasiun Bandung merupakan salah satu stasiun kelas besar yang memiliki 10 jalur untuk menampung KA Jarak Jauh, KA Lokal, dan KA Feeder. Frekuensi kereta api yang melintas di stasiun Bandung merupakan yang tersibuk di DAOP II Bandung dengan jumlah 124 KA per hari terhitung di bulan Mei 2024. Semua jenis KA yang melintas pasti melakukan naik turun penumpang di Stasiun Bandung. Hal ini dikarenakan Stasiun Bandung mendominasi sebagai stasiun tujuan akhir baik KA Jarak Jauh maupun KA Feeder. Dari 10 jalur yang ada pada emplasemen, yang dapat digunakan untuk naik turun penumpang sebanyak 7 jalur dari jalur 1, 2, 3, 4, 5, 6, dan 7. Kapasitas *stabling* kereta saat ini tidak mampu menampung dengan jumlah KA yang mempunyai tujuan akhir Stasiun Bandung. Hal ini mengakibatkan emplasemen Stasiun Bandung sebagai tempat *stabling* kereta. Seharusnya, kegiatan *stabling* kereta dilakukan di depo kereta agar tidak mengganggu operasi KA yang melintas di emplasemen Stasiun Bandung. Kebutuhan jalur *stabling* sekarang pada Stasiun Bandung perlu dikembangkan mengingat setiap tahun akan ada pengembangan pola operasi mengenai penambahan frekuensi KA yang melintas. Saat ini Depo Kereta Bandung memiliki 2 jalur perawatan dan 4 jalur *stabling*. Dengan menggunakan analisis perhitungan kebutuhan jalur pada Depo Kereta Bandung untuk menampung sarana kereta sejumlah 180 unit memerlukan 6 jalur perawatan. Maka dari itu, perlu dilakukan pengembangan Depo Kereta sebagai solusi jangka panjang dengan mempertimbangkan lahan yang tersedia di sekitar Depo Kereta Bandung. Sedangkan sebagai solusi jangka pendek mengatasi *stabling* sarana di Stasiun Bandung yaitu dengan memindahkan sarana ke stasiun terdekat yaitu Stasiun Ciroyom. Selain jarak stasiun yang paling dekat diantara stasiun lainnya, frekuensi perjalanan KA pada Stasiun Ciroyom lebih sedikit dibanding stasiun lainnya yaitu hanya melayani KA Lokal Bandung Raya dan KA Lokal Garut. Penambahan fasilitas cuci sarana pada Stasiun Ciroyom perlu dilakukan untuk menunjang perawatan sarana saat *stabling* pada emplasemen Stasiun Ciroyom dengan memperhatikan kondisi drainase agar air cucian bisa dialirkan secara baik.

Kata Kunci : *Stabling*, Kereta, Depo

ABSTRACT

Bandung Station is a large class station which has 10 lines to accommodate long distance trains, local trains and feeder trains. The frequency of trains that pass through Bandung station is the busiest in DAOP II Bandung with a total of 124 trains per day as of May 2024. All types of trains that pass must pick up and drop passengers at Bandung Station. This is because Bandung Station dominates as the final destination station for both Long Distance Trains and Feeder Trains. Of the 10 lines on the emplacement, 7 lines can be used for boarding and descending passengers from lines 1, 2, 3, 4, 5, 6, and 7. The current train stabling capacity is not able to accommodate the number of trains with final destinations. Bandung Station. This resulted in the emplacement of Bandung Station as a place for train stabling. The train stabling activity should be carried out at the train depot so as not to disrupt the operation of trains passing through the Bandung Station emplacement. The current need for a stabling track at Bandung Station needs to be developed considering that every year there will be developments in operational patterns regarding increasing the frequency of trains passing through. Currently the Bandung Train Depot has 2 maintenance lines and 4 stabling lines. By using an analysis of the calculation of track requirements at the Bandung Train Depot, to accommodate 180 units of train facilities, 6 maintenance tracks are required. Therefore, it is necessary to develop the Train Depot as a long-term solution by considering the available land around the Bandung Train Depot. Meanwhile, as a short-term solution to overcome the stabilization of facilities at Bandung Station, namely by moving the facilities to the nearest station, namely Ciroyom Station. Apart from the closest station distance among other stations, the frequency of train trips at Ciroyom Station is less than at other stations, namely it only serves the Bandung Raya Local Train and the Garut Local Train. Additional washing facilities at Ciroyom Station need to be carried out to support facility maintenance when stabling at the Ciroyom Station emplacement by paying attention to drainage conditions so that washing water can flow properly.

Keyword : *Stabling, Train, Depot*

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT atas rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis mampu menyelesaikan penyusunan Kertas Kerja Wajib (KKW) yang berjudul "PENGEMBANGAN POLA *STABLING* PADA EMPLASEMEN STASIUN BANDUNG" dengan baik dan sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Penyusunan tugas akhir ini dilakukan untuk menyelesaikan pendidikan pada program studi Diploma III Manajemen Transportasi Perkeretaapian serta guna memperoleh sebutan Ahli Madya Transportasi.

Penulisan tugas akhir tidak dapat terselesaikan tanpa adanya dukungan, bantuan, dan bimbingan dari berbagai pihak dari awal hingga akhir penyelesaian penyusunan KKW. Oleh karena itu, perkenankan penulis untuk memberikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada:

1. Orang tua dan keluarga dirumah yang selalu mendukung dan mendoakan demi keberhasilan dan kesuksesan anggota keluarganya ini;
2. Bapak Avi Mukti Amin, S.Si.T., M.T. selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD dan jajarannya;
3. Bapak Uriansyah Pratama, S.ST., M.M selaku Kepala Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perkeretaapian;
4. Bapak Ir. M. Popik Montanasyah, M.T. selaku dosen pembimbing I yang telah membantu memberikan arahan, bimbingan, serta saran sehingga KKW ini dapat diselesaikan dengan baik;
5. Bapak Ir. Imam Prasetyo, M.T. selaku dosen pembimbing II yang telah membantu memberikan arahan, bimbingan, serta saran sehingga KKW ini dapat diselesaikan dengan baik;
6. Bapak Candrawan Adiputranto, S.T. selaku Kepala Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Bandung;
7. Kepada seluruh pegawai dan alumni yang berada di Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Bandung yang telah banyak membantu;
8. Rekan-rekan Taruna/I PTDI-STTD angkatan XLIII, rekan-rekan Spoor XVIII yang kompak, dan rekan-rekan Korps Ngapak serta rekan-rekan kos yang sangat solid.
9. Kakak-kakak alumni yang telah banyak membantu memberikan masukan dan arahan; dan

10. Adik-adik angkatan 44 dan angkatan 45 Korps Ngapak yang telah membantu dan mendoakan dalam kelancaran penulisan tugas akhir ini.

Dalam penyusunan tugas akhir KKW ini, penulis merasa terdapat banyak kekurangan karena keterbatasan pengetahuan dan pengalaman. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan saran yang membangun dari semua pihak supaya dapat menjadi pembelajaran bagi penulis dan sebagai bahan evaluasi diri bagi penulis maupun perbaikan bagi penulisan-penulisan berikutnya. Penulis berharap, laporan tugas akhir ini dapat bermanfaat bagi penulis pribadi maupun pihak-pihak terkait yang membutuhkan.

Bekasi, Juli 2024

Penulis

BAYU MUKTIAJI
NOTAR: 21.03.018