

# **BAB I PENDAHULUAN**

## **A. Latar Belakang**

Dalam rangka menunjang kegiatan masyarakat Indonesia, pemerintah membangun transportasi massal berbasis rel. Kereta api merupakan salah satu moda transportasi nasional yang memiliki karakteristik pengangkutan secara massal dan keunggulan tersendiri yang perlu dikembangkan potensi dan peranannya sebagai penghubung wilayah nasional untuk menggerakkan pembangunan nasional. Dalam pengoperasiannya diperlukan dukungan sistem perkeretaapian seperti yang tertera dalam Undang Undang Nomor 23 tahun 2007 bahwa Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api. Berarti tanpa salah satu dari komponen tersebut perkeretaapian tidak akan berjalan sebagaimana mestinya.

Berdasarkan UU No. 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian bahwa stasiun kereta api sebagai bagian dari prasarana kereta api berfungsi sebagai tempat kereta api berangkat atau berhenti untuk melayani naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan keperluan operasi kereta api.

Kota Bandung mempunyai dua stasiun besar yaitu Stasiun Bandung dan Stasiun Kiaracondong. Stasiun Bandung merupakan stasiun yang digunakan untuk melayani keberangkatan kereta api jarak jauh kelas eksekutif, juga untuk pemberhentian kereta api *Commuter Line* Bandung Raya dengan rangkaian kereta yang ditarik lokomotif, serta pemberangkatan Kereta Api *Feeder* yang menggunakan Kereta Rel Diesel Elektrik (KRDE) untuk penumpang kereta api cepat Kereta Whoosh.

Pada Stasiun Bandung terdapat dua akses pintu untuk calon penumpang dan penumpang kereta api yaitu pintu utara dan pintu selatan. Untuk pemberangkatan kereta api jarak jauh dan kereta api *Feeder* calon penumpang dan penumpang harus melawati pintu utara sedangkan pintu selatan hanya digunakan untuk calon penumpang dan penumpang kereta api *Commuter Line*. Pada kondisi saat ini untuk semua penumpang kereta api *Feeder*, kereta api jarak jauh, dan kereta api *Commuter Line* Bandung Raya

harus melewati *skybridge* baik saat kedatangan maupun keberangkatan di pintu utara maupun selatan dan hanya ada satu kereta api yang tidak perlu melewati *skybridge* yaitu kereta yang berada di jalur I untuk kereta *Commuter Line* dengan lintas pelayanan Cicalengka – Padalarang. *Skybridge* yang ada saat ini menggunakan *travelator* selebar kursi roda untuk penumpang biasa dan penumpang difabel.

Berdasarkan pengamatan selama praktik kerja lapangan dari bulan Februari 2024 – April 2024 di Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Bandung, pengamatan terhadap *skybridge* diperoleh informasi yaitu kepadatan calon penumpang terjadi di jam jam sibuk kedatangan dan keberangkatan kereta api antara pukul 06.00-06.30. serta ditemukan adanya permasalahan pada pengaturan arus naik turun penumpang karena fungsi *skybridge* di Stasiun Bandung tidak mampu menampung arus calon penumpang dan penumpang kereta api. Berkaitan dengan pengaturan arus tersebut, maka perancangan arus penumpang kereta api di Stasiun Bandung harus dapat mempertimbangkan aspek keselamatan dan kenyamanan khususnya berkaitan mengenai kepadatan penumpang di *skybridge* Stasiun Bandung dalam kondisi normal maupun tidak normal.

Dengan adanya permasalahan yang ada di Stasiun Bandung dikaitkan dengan prediksi jumlah penumpang yang terus meningkat maka diperlukan evaluasi *skybridge* dalam rangka pengaturan arus penumpang kereta api agar penumpang kereta api merasa aman dan nyaman. Berdasarkan permasalahan tersebut di atas, maka diambil judul "ANALISA DAN EVALUASI *SKYBRIDGE* UNTUK PENGATURAN ARUS PENUMPANG DI STASIUN BANDUNG".

## **B. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang ada di Stasiun Bandung, identifikasi masalah yang dapat diambil sebagai berikut:

1. Terjadi penumpukan penumpang naik dan turun dari kereta api jarak jauh, kereta api feeder, dan kereta api *Commuter Line* Bandung Raya di *skybridge* pada jam sibuk.
2. Kapasitas *skybridge* di Stasiun Bandung belum sesuai dengan jumlah penumpang pada jam sibuk.

### **C. Rumusan Masalah**

Berdasarkan identifikasi masalah yang ada, maka rumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi arus penumpang pada saat ini dan 5 tahun yang akan datang?
2. Apakah kapasitas *skybridge* di Stasiun Bandung sudah sesuai dengan jumlah penumpang pada jam sibuk ?

### **D. Maksud dan Tujuan Penelitian**

Maksud dilakukannya penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini adalah untuk menganalisa dan mengevaluasi *skybridge* dalam rangka pengaturan arus penumpang di Stasiun Bandung untuk beberapa tahun kedepan.

Adapun tujuan dari penulisan Kertas Kerja Wajib ini sebagai berikut:

1. Menganalisa dan mengevaluasi peramalan jumlah penumpang di Stasiun Bandung dalam 5 tahun yang akan datang dan merencanakan pengelolaan pola pergerakan penumpang
2. Menganalisa dan mengevaluasi tingkat pelayanan *skybridge* di Stasiun Bandung.

### **E. Batasan Masalah**

Adapun dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini dibatasi ruang lingkup meliputi:

1. Lokasi penelitian hanya di Stasiun Bandung.
2. Penelitian ini fokus pada pemenuhan *skybridge* serta rencana pengaturan pola pergerakan penumpang di Stasiun Bandung.
3. Penelitian ini tidak memperhitungkan biaya yang dibutuhkan dalam peningkatan fasilitas pelayanan penumpang.
4. Penelitian ini tidak mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan PM 63 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api.
5. Penelitian ini tidak merubah terkait pola operasi yang ada di Stasiun Bandung.