

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 LATAR BELAKANG

Transportasi merupakan suatu hal penting yang dibutuhkan oleh masyarakat, dari berbagai moda transportasi yang ada, kereta api masih menjadi pilihan bagi sebagian masyarakat. Transportasi perkeretaapian mempunyai banyak keunggulan dibanding transportasi jalan antara lain, kapasitas angkut besar (massal), cepat, aman, hemat energi dan ramah lingkungan serta membutuhkan lahan yang relatif sedikit. Dengan semakin kuatnya isu lingkungan, maka keunggulan kereta api dapat dijadikan sebagai salah satu alasan yang kuat untuk membangun transportasi perkeretaapian sehingga terwujud transportasi yang efektif, efisien dan ramah lingkungan. Dalam hal Menimbang poin b Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian di jelaskan, bahwa<sup>1</sup>:

“Perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi dalam sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara massal dan keunggulan tersendiri, yang tidak dapat dipisahkan dari moda transportasi lain, perlu dikembangkan potensinya, dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung wilayah, baik nasional maupun internasional, untuk menunjang, mendorong dan menggerakkan pembangunan nasional guna meningkatkan kesejahteraan rakyat”

Sebagaimana yang di jelaskan dalam Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian di atas, kereta api mempunyai keunggulan tersendiri. Dengan kata lain, kereta api dijadikan salah satu alternatif transportasi darat saat ini, yang mampu mengangkut penumpang dan barang dalam jumlah yang besar dan massal. kereta api sebagai angkutan umum yang cukup diminati oleh

---

<sup>1</sup>Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

masyarakat yang dapat mengurangi waktu tempuh antar kota dan harga yang cukup terjangkau oleh masyarakat.

Kereta api sebagai salah satu moda transportasi yang murah, sehingga menjadi salah satu moda yang potensial untuk dikembangkan. Pengembangan tersebut ditujukan agar tersedianya transportasi yang handal, aman berkemampuan tinggi, tertib, lancar, cepat, nyaman dan efisien. Pengembangan perkeretaapin ini dapat menjadi salah satu penggerak utama perekonomian nasional. Untuk mewujudkan hal tersebut, maka peranan pemerintah serta masyarakat sangat penting dalam peningkatan pengembangan perkeretaapian ini.

Di Indonesia, saat ini jalur kereta api hanya tersedia di Pulau Jawa dan Pulau Sumatera, itupun tidak seluruh wilayah Sumatera. Total panjang rel kereta api saat ini adalah ±6.790 km, dengan ±2.122 km atau sekitar sepertiga dari total panjang rel kereta api tidak beroperasi. Berikut tabel jaringan rel kereta api di Indonesia:

**Tabel 1.1 Jaringan Rel Kereta Api Indonesia (dalam km)**

Lokasi	Panjang Rel Aktif	Panjang Rel Non-Aktif	Total
Jawa	3.327	1.480	4.807
Madura	0	130	130
Sub-total	3.327	1.610	4.937
Sumatera			
Utara	516	428	944
Barat	169	80	249
Selatan	663	4	667
Sub-total	1.348	512	1.860
<b>Total</b>	<b>4.675</b>	<b>2.122</b>	<b>6.797</b>

Sumber: Dirjen Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan 2014

Berdasarkan tabel 1.1 dapat terlihat bahwa jaringan rel kereta api di Sumatera baik rel aktif maupun yang tidak aktif masih jauh kalah dibandingkan

dengan di Pulau Jawa. Dari total 4.937 km jalur yang tersedia di pulau Jawa, hanya 3.327 km jalur kereta yang aktif. Sedangkan di wilayah yang jauh lebih luas yaitu di Pulau Sumatera, jalur kereta yang aktif hanya sepanjang 1.348 km dari total 1.860 km yang tersedia. Hal ini membuktikan bahwa kondisi jalur kereta api saat ini masih banyak yang tidak aktif dan jaringan kereta api yang ada belum merata, hanya terdapat di pulau Jawa dan Sumatera. Sedangkan menurut Rencana Induk Perkeretaapin Nasional jaringan rel kereta api harus terintegrasi di 5 pulau besar di Indonesia. Termasuk di Pulau Sumatera.

Untuk itu di Pulau Sumatera, pembangunan rel kereta api akan menitikberatkan pada pembangunan baru, reaktivasi rel, rel kereta perkotaan dan elektrifikasi, penambahan kereta bandara, dan kereta pelabuhan yang merupakan kegiatan-kegiatan untuk mewujudkan *Trans Sumatera Railways* dengan menghubungkan jalur kereta api eksisting yang sudah ada. *Trans Sumatera Railways* tersebut dimulai dari Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam, Provinsi Sumatera Utara, Provinsi Sumatera Barat, Provinsi Sumatera Selatan dan Provinsi Lampung menjadi jaringan jalur kereta api yang saling terhubung.<sup>2</sup>

Provinsi Sumatera Barat termasuk sebagai salah satu daerah yang berkomitmen dalam perencanaan pembangunan Kereta Api *Trans Sumatera*, hal ini terlihat dari tingginya dukungan pemerintah daerah baik itu pemerintah provinsi maupun pemerintah kabupaten/kota di Sumatera Barat. Bentuk keseriusan pemerintah di dalam pengembangan *Trans Sumatera* adalah adanya kesepakatan (MoU) Kepala daerah Provinsi untuk mendukung pembangunan

---

<sup>2</sup>Rencana Induk Perkeretaapian Nasional. 2011. Direktorat Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan. Jakarta. Hlm 42

*Trans Sumatera*.<sup>3</sup> Maka untuk memperkuat posisi Sumatera Barat dalam rencana pengembangan jaringan Kereta Api *Trans Sumatera* dibutuhkan rencana pengembangan yang terencana dan komprehensif dengan melibatkan seluruh pemerintah daerah guna mengoptimalkan keberadaan jaringan kereta api. Adapun bentuk pembangunan dan pengembangan jalur kereta api di Pulau Sumatera wilayah Sumatera Barat dilakukan dalam bentuk revitalisasi (peningkatan) dan reaktivasi (menghidupkan kembali) jalur yang sudah ada, serta pembangunan jalur kereta api baru.<sup>4</sup>

Sejarah kereta api di Sumatera Barat tak lepas dari penemuan tambang batubara berkalori tinggi di daerah Ombilin, Sawahlunto. Untuk mempermudah pengangkutan, Hindia Belanda membangun jalur kereta api sepanjang 155 Km dari Sawahlunto hingga pelabuhan Teluk Bayur melalui Padang Panjang. Selama 109 tahun, jalur tersebut digunakan secara rutin untuk mengangkut batubara dan penumpang. Seiring dengan berhentinya pasokan batubara dari Sawahlunto yang dikelola PT Bukit Asam, terhenti pula operasi rutin kereta api di jalur tersebut tahun 2003.<sup>5</sup>

Selain jalur Teluk Bayur-Sawahlunto, Belanda juga membangun jalur Padang-Bukittinggi-Payakumbuh-Limbanang sepanjang 72 Km. Jalur ini dioperasikan untuk mengangkut hasil bumi dari pedalaman Sumatera Barat. Seiring berkembangnya transportasi darat, kereta api mulai tersisih dan tidak beroperasi sejak tahun 1973. Saat ini hanya tersisa jalur Padang-Pariaman

---

<sup>3</sup>Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Sumatera Barat Tahun 2015-2020. Hal 117

<sup>4</sup>Laporan Rapat Koordinasi Gubernur dengan Bupati/Walikota se-Sumatera Barat Dalam Rangka Peningkatan Kualitas Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah. Padang. 13 April 2015. Hal 11.

<sup>5</sup>[www.travel.kompas.com/read/201601/05/11300627/Yang.Tersisa.dari.kejayaan.kereta.api.di.sumbar](http://www.travel.kompas.com/read/201601/05/11300627/Yang.Tersisa.dari.kejayaan.kereta.api.di.sumbar). Diakses tanggal 7 Oktober 2017, Pukul 15.00 WIB.

sepanjang 60,79 Km dan Teluk Bayur-Indarung sepanjang 12,637 Km yang masih rutin beroperasi setiap harinya.

Kondisi perkeretaapian di Provinsi Sumatera Barat saat ini, memiliki panjang jalan kereta api ±280 Km, namun 30% lebih merupakan jalur kereta api non operasi (tidak aktif). Jalur yang tidak beroperasi tersebut memiliki potensi untuk dikembangkan sebagai jalur angkutan penumpang dan barang sehingga dapat mengurangi beban lalu lintas jalan yang sangat tinggi di wilayah Provinsi Sumatera Barat.<sup>6</sup>

Disamping itu, pengembangan jaringan kereta api di Sumatera Barat masih banyak permasalahan yang dihadapi. Hal tersebut sesuai dengan hasil wawancara peneliti yang disampaikan oleh Kepala Sub Bagian Tata Usaha Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat, yaitu :

“Sejumlah masalah dalam reaktivasi jalur kereta api di Sumbar harus dihadapi menjadi tantangan berat. Sebagian jalur kereta api yang ada saat ini sudah tidak aktif lagi, sehingga perlu perbaikan-perbaikan, seperti penggantian rel dan bantalan, selain itu juga yang menjadi permasalahan adalah hampir sepanjang jalur kereta api yang ada, saat ini telah beralih fungsi, dari mulai menjadi tempat tinggal hingga beralih fungsi menjadi jalan raya, serta memerlukan investasi biaya yang sangat besar dan juga memerlukan waktu pembangunannya.”  
(wawancara dengan Ibuk Aslinawani Sirait, S.Sos.MM, Kepala Sub Bagian Tata Usaha, diwawancarai pada 16 Oktober 2017, pukul 11.00-12.00 WIB)

Untuk itu perlu dukungan berbagai pihak yang ikut andil dalam pengelolaan perkeretaapian merupakan solusi yang tepat dalam melakukan pengembangan transportasi kereta api di Sumatera Barat.

Menindaklanjuti permasalahan tersebut, pemerintah pusat dan daerah telah mulai melaksanakan kegiatan reaktivasi dan peningkatan jalur kereta api yang berada pada jalur Lubuk Alung-Padang Panjang, Padang Panjang-Batu Taba

---

<sup>6</sup>*Ibid.* Hal 10.

(Singkarak), Pariaman-Naras, reaktivasi jalur Muaro Kalaban-Muaro, serta pembangunan jalur kereta api Bandara Internasional Minangkabau (BIM).<sup>7</sup> Hal ini menunjukkan keseriusan Provinsi Sumatera Barat dalam membangun kembali transportasi perkeretaapian sesuai dengan kebijakan yang tercantum dalam Rencana Induk Perkeretaapian Nasional.

Undang-Undang nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian menyebutkan bahwa perkeretaapian dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah. Pembinaan tersebut dilaksanakan Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Agar pembangunan dan pengembangan jaringan jalur kereta api di Sumatera Barat tersinkronisasi sesuai dengan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia melalui Direktorat Jenderal Perkeretaapian mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 63 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Teknik Perkeretaapian dan menunjuk Balai Teknik Perkeretaapian sebagai perpanjangan tangan dalam mengkoordinasikan rencana pembangunan dan pengembangan jaringan perkeretaapian di tingkat regional dengan tugas yang sifatnya teknis operasional.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 63 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Teknik Perkeretaapian bahwa Balai Teknik Perkeretaapian merupakan unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Dalam peraturan tersebut juga disebutkan bahwa Balai Teknik Perkeretaapian mempunyai tugas melaksanakan

---

<sup>7</sup>*Ibid.* Hlm 12.

peningkatan dan pengawasan prasarana, serta pengawasan penyelenggaraan sarana, lalu lintas, angkutan dan keselamatan perkeretaapian. Dalam melaksanakan tugasnya, Balai Teknik Perkeretaapian menyelenggarakan fungsi sebagai berikut :

- a. Pelaksanaan peningkatan prasarana perkeretaapian
- b. Pelaksanaan pengawasan penyelenggaraan prasarana perkeretaapian
- c. Pelaksanaan pengawasan penyelenggaraan sarana, lalu lintas, dan angkutan kereta api
- d. Pelaksanaan pengawasan keselamatan lalu lintas dan angkutan kereta api
- e. Pelaksanaan pemantauan kelaikan prasarana dan sarana perkeretaapian
- f. Pelaksanaan pencegahan dan penindakan pelanggaran perundang-undangan di bidang perkeretaapian
- g. Pelaksanaan analisis dan penanganan kecelakaan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan
- h. Pengelolaan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat.

Dalam mengemban tugas dan fungsi, Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat mempunyai visi yaitu mewujudkan penyelenggaraan perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat menjadi handal dan memberi nilai tambah. Serta dengan misi sebagai berikut :

1. Meningkatkan konektivitas dan keterpaduan jaringan jalur kereta api:  
Melalui peningkatan angkutan massal perkotaan berbasis rel
2. Meningkatkan aksesibilitas transportasi kereta api:

Melalui peningkatan aksesibilitas, kapasitas dan keterpaduan jaringan kereta api

3. Meningkatkan pengawasan dan pengendalian terhadap penyelenggaraan perkeretaapian:

Melalui terselenggaranya pembinaan perkeretaapian secara akuntabel dan transparansi

Berkaitan dengan kegiatan pengembangan jalur perkeretaapian di Sumatera Barat maka Balai Teknis Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat melaksanakan misi nomor satu dan dua. Misi tersebut yaitu meningkatkan konektivitas dan keterpaduan jaringan kereta api dan meningkatkan aksesibilitas transportasi kereta api. Dengan pelaksanaan kegiatan berdasarkan kepada misi-misi tersebut diharapkan akan meningkatkan terlaksananya pengembangan jalur kereta api di Sumatera Barat yang berujung kepada terintegrasinya jalur kereta di seluruh Pulau Sumatera atau yang di namakan dengan *Trans Sumatera Railway*.

Untuk menjalankan misi tersebut, Balai Teknis Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat dalam pengembangan perkeretaapian di Sumatera Barat merancang dan melaksanakan 6 kegiatan pengembangan jalur kereta api, sesuai dengan Rencana Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat 2015-2019 yaitu:

1. Pembangunan jalur KA antara Duku-Bandara Internasional Minangkabau (Termasuk Persinyalan)
2. Pembangunan jalur KA Padang Panjang-Bukittinggi-Payakumbuh-Limbanang
3. Pembangunan jalur KA Shorcut Padang- Solok (Tahap 1)

4. a. Peningkatan jalur KA Pariaman-Naras  
b. Peningkatan jalur KA Naras-Sungai Limau
5. a. Reaktivasi jalur KA antara Muaro Kalaban-Muaro  
b. Reaktivasi jalur KA antara Muaro-Logas
6. a. Peningkatan jalur KA antara Lubuk Alung-Sawah Lunto  
b. Peningkatan jalur KA antara Padang- Pulau Air  
c. Peningkatan jalur KA antara Indarung-Teluk Bayur

Pengembangan jalur kereta api berada pada keenam kegiatan diatas, pada keenam kegiatan tersebut saling berkaitan satu sama lain. Jadi pengembangan jalur kereta api akan berjalan dengan baik apabila dari keenam kegiatan diatas bisa berhasil dan sesuai dengan tujuan dari Balai Teknis Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat sebagai pelaksana kegiatan tersebut.

Kegiatan pengembangan jalur kereta api tersebut merupakan kegiatan yang dilaksanakan oleh Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat pada tahun 2015-2019. Tujuan dilaksanakannya kegiatan-kegiatan ini adalah untuk meningkatkan aksesibilitas, kapasitas dan keterpaduan jaringan kereta api, sehingga meluasnya ketersediaan jaringan kereta api di Sumatera barat.

Dari sekian banyak kegiatan yang ada salah satunya adalah reaktivasi jalur kereta api. Hal ini sangat penting karena dengan diaktifkannya kembali jalur kereta api maka akses masyarakatpun semakin dekat. Untuk memenuhi hal tersebut maka sangat diperlukannya reaktivasi jalur kereta api untuk mempermudah akses transportasi, salah satunya reaktivasi jalur kereta api antara Muaro Kalaban-Muaro yang sedang berlangsung.

Kegiatan reaktivasi jalur kereta api antara Muaro Kalaban-Muaro sepanjang 26 km ini telah dimulai dilaksanakan sejak tahun 2016. Saat ini dalam tahap pembangunan fisik rel. Kegiatan ini merupakan fokus utama Pemerintah Provinsi Sumatera Barat untuk membuka konektivitas Sumatera Barat dengan jalur *Trans Sumatera Railway*. Hal tersebut dikutip dari laman [hariansinggalang.co.id](http://hariansinggalang.co.id), mengatakan bahwa:

“Menindaklanjuti program pemerintah pusat untuk mengembangkan jalur kereta api Trans Sumatera, Pemprov Sumbar fokus menyiapkan rel untuk koridor 8. Karena koridor ini akan menyambungkan Sumatera Barat menuju koridor 6 Pekanbaru dan koridor 9 ke Provinsi Jambi. Sesuai dengan master plan jalur kereta api Trans Sumatera, jalur koridor 8 melingkar dari Indarung, Pelabuhan Teluk Bayur menuju Padang, Lubuk Alung, Padang Panjang, Solok, Sawahlunto, Muaro Kalaban, Muaro, dengan total panjang 191,8 Km. Selain itu juga, terdapat jalur Duku menuju Bandara Internasional Minangkabau sepanjang 4 Km, serta jalur potong atau shortcut Padang menuju Solok sepanjang 55 Km. Untuk tahap awal, jalur yang dikerjakan lebih dahulu yakni di wilayah Muaro Kalaban-Muaro. Karena titik tersebut menjadi penyambung ke Muaro Bungo Jambi dan Pekanbaru Provinsi Riau.” (dikutip dari laman [hariansinggalang.co.id](http://hariansinggalang.co.id), diakses tanggal 05 November 2017, pukul 13.00 WIB)

Hal tersebut senada dengan hasil wawancara peneliti yang disampaikan oleh Kepala Sub Bagian Tata Usaha Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat, yaitu :

“Tidak semua jalur yang dibangun pada masa kolonial itu akan diaktifkan dalam waktu dekat, tetapi dilakukan secara bertahap. Untuk tahap awal prioritas utama kami adalah mereaktivasi jalur kereta api Muaro Kalaban-Muaro, terutama adalah untuk membuka konektivitas sumbar dengan jalur Trans Sumatera Railway. Karena titik tersebut menjadi penyambung ke Muaro Bungo Jambi dan Pekanbaru Provinsi Riau. Setelah jalur ini, prioritas kedua adalah yakni jalur Solok, Singkarak, Padang Panjang, Bukittinggi hingga Payakumbuh.” (wawancara dengan Ibuk Aslinawani Sirait, S.Sos.MM, Kepala Sub Bagian Tata Usaha, diwawancarai pada 16 Oktober 2017, pukul 11.00-12.00 WIB)

Berdasarkan hasil wawancara diatas terlihat bahwa dalam pengembangan jalur kereta api di Sumatera Barat, Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat fokus menyiapkan rel koridor 8 menuju koridor 6 dan 9. Dengan prioritas utama yaitu pada jalur kereta api antara Muaro Kalaban-Muaro. Jalur tersebut yang nantinya akan menjadi penyambung Sumatera Barat dengan Jalur *Trans Sumatera Railway*. Oleh karena itu pada penelitian ini akan lebih fokus pada kegiatan reaktivasi jalur kereta api antara Muaro Kalaban-Muaro.

Pembangunan kembali rel tersebut bertujuan untuk mendukung proyek *Trans Sumatera Railway* yang akan mempermudah akses transportasi darat di Pulau Sumatera. Kegiatan ini dalam perencanaannya akan dilaksanakan dalam jangka waktu 3 tahun yaitu mulai pada tahun 2015 dan akan berakhir pada tahun 2018.<sup>8</sup>

Pembangunan jalur kereta api antara Muaro Kalaban-Muaro yang dilakukan oleh Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat tidak terlepas dari beragam masalah yang dihadapi dalam pelaksanaannya. Sesuai dengan hasil wawancara peneliti dengan Kepala Sub Bagian Tata Usaha Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat, yaitu:

“Dalam pelaksanaan kegiatan ini, beragam masalah yang mengakibatkan adanya gangguan pembangunan. Permasalahan tersebut diantaranya sulitnya medan tempuh dalam melaksanakan reaktivasi jalur rel, jembatan dan terowongan pada beberapa titik, jalur kereta api yang sebagian besar sudah mengalami kerusakan parah serta telah beralih fungsi akan menyulitkan proses reaktivasi karena sudah terbenam dan ditempati penduduk. Ditambah lagi dengan sulitnya proses pembebasan lahan karena beberapa warga belum bersedia melepaskan lahannya untuk pembangunan jalur kereta api ini.” (wawancara dengan Ibuk Aslinawani Sirait, S,Sos.MM, Kepala Sub Bagian Tata Usaha, diwawancarai pada 16 Oktober 2017, pukul 11.00-12.00 WIB)

---

<sup>8</sup>Rencana Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat 2015-2019. Hlm 12.

Berdasarkan kutipan wawancara diatas terlihat bahwa dalam pelaksanaan kegiatan reaktivasi jalur kereta api Muaro Kalaban-Muaro masih banyak kendala dan permasalahan yang dihadapi dalam pelaksanaanya. Karena itu diperlukan bantuan dukungan dari masyarakat dan juga pemerintah daerah. Intinya diperlukan dukungan semua pihak, baik masyarakat dan juga pemerintah daerah dalam hal misalnya membantu pembebasan lahan. Permasalahan lahan menjadi faktor penting untuk diselesaikan sebelum dimulainya suatu pekerjaan kontruksi, tanah yang belum bebas akan dapat menghambat pelaksanaan pekerjaan, bahkan menyebabkan pekerjaan tidak dapat diselesaikan sesuai jadwal.

Dalam penertiban lahan untuk reaktivasi jalur antara Muaro Kalaban-Muaro ini, sebelumnya Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat telah melakukan sosialisasi kepada Pemerintah Daerah setempat dan berkordinasi dalam rangka melakukan pembebasan lahan. Hal tersebut sesuai dengan hasil wawancara peneliti yang disampaikan oleh Staff Seksi Prasarana Perkeretaapian Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat, yaitu :

“Terkait masalah penertiban lahan, sebelumnya kita telah mensosialisasikannya kepada Pemerintah Daerah setempat dan berkordinasi dalam rangka melakukan pembebasan lahan. Selain itu kami juga telah pernah mensosialisasikan langsung kepada masyarakat dengan memberikan surat edaran pemberitahuan penertiban bangunan kepada masyarakat yang bangunannya berada di atas jalur kereta api.” (wawancara dengan Bapak Joni Setiyawan, A.Md,KA, Staff Seksi Prasarana Perkeretaapian, diwawancarai pada 07 November 2017, pukul 11.00-12.00 WIB)

Dari pernyataan diatas terlihat bahwa Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat telah melakukan sosialisasi kepada Pemerintah Daerah setempat dan berkordinasi dalam rangka melakukan pembebasan lahan.

Selain itu Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat juga telah pernah mensosialisasikan langsung kepada masyarakat dengan memberikan surat edaran pemberitahuan penertiban bangunan kepada masyarakat yang bangunannya berada di atas jalur kereta api. Sosialisasi kepada masyarakat merupakan aspek penting dalam pengadaan lahan untuk kepentingan umum, karena dalam proses ini masyarakat yang terkena proyek pembangunan. Dan diberikan pemahaman mengenai maksud dan tujuan pembangunan yang sejelas mungkin, agar dapat diterima.

Pembebasan atau penertiban lahan untuk reaktivasi jalur kereta api antara Muaro Kalaban-Muaro ini dilakukan dengan memberikan ganti rugi kepada masyarakat yang terkena dampak reaktivasi rel. Uang ganti rugi tersebut telah disediakan oleh pemerintah pusat melalui PT. KAI. Untuk rumah non permanen akan diberikan uang ganti rugi sebesar Rp.200.000/M2 dan Rp.250.000/M2 untuk rumah permanen.<sup>9</sup>

Hingga saat ini, pembebasan lahan reaktivasi jalur kereta api Muaro Kalaban-Muaro masih belum semuanya tuntas. Hingga akhir tahun 2017 yang sudah dibebaskan baru sepanjang 14 km dari total panjang rel 26 km. Hal tersebut sesuai dengan hasil wawancara peneliti yang disampaikan oleh Staff Seksi Prasarana Perkeretaapian Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat, yaitu :

“hingga akhir tahun 2017 yang telah selesai pembebasannya yaitu baru 14 km, sedangkan 12 km masih dalam proses pembebasan yang di urus oleh PT.KAI bersama pemerintah daerah.” (wawancara dengan Bapak Joni Setiyawan, A.Md,KA, Staff Seksi Prasarana Perkeretaapian, diwawancarai pada 07 November 2017, pukul 11.00-12.00 WIB)

---

<sup>9</sup>Bakinews-online.com/berita/detail.pembersihan-jalur-kereta-api-terus-berlanjut-jalur-muaro-kalaban- muaro-sijunjung. Diakses tanggal 10 Oktober 2017, Pukul 13.00. WIB

Berdasarkan hasil wawancara diatas terlihat bahwa hingga akhir 2017 pembebasan lahan jalur kereta api Muaro Kalaban-Muaro telah mencapai 14 km dari total panjang rel 26 km. Sedangkan 12 km lagi masih dalam proses pembebasan yang di urus oleh PT. KAI Divre II Sumbar bersama pemerintah daerah. Lahan yang belum dibebaskan tersebut hingga saat ini masih terus dilakukan agar reaktivasi jalur kereta api antara Muaro Kalaban-Muaro ini bisa rampung sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan.

Agar pelaksanaan reaktivasi jalur kereta api antara Muaro Kalaban-Muaro berjalan dengan lancar, maka dibutuhkan suatu manajemen dalam pelaksanaan yang dilakukan oleh Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat agar hasil yang diharapkan dapat tercapai dengan maksimal.

Dalam pelaksanaan kegiatan reaktivasi jalur kereta api antara Muaro Kalaban-Muaro diperlukan perencanaan yang matang dari Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat. Perencanaan merupakan proses memutuskan tujuan-tujuan apa yang akan dikejar selama satu jangka waktu yang akan datang dan apa yang dilakukan agar tujuan-tujuan itu tercapai. Pembangunan jalur kereta api Muaro Kalaban-Muaro oleh Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat ditargetkan selesai pada tahun 2018. Oleh karena itu diperlukan perencanaan yang matang oleh Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat dalam merencanakan kegiatan-kegiatan apa saja yang akan dilakukan kedepannya serta mengidentifikasi segala kemudahan dan hambatan yang ada. Agar target pada tahun 2018 yang sudah ditetapkan tadi dapat tercapai.

Namun dalam pelaksanaan Kegiatan Reaktivasi Jalur kereta Api antara Muaro Kalaban-Muaro ini tidak dapat dilaksanakan sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan. Kegiatan tersebut yang pada awalnya akan dilaksanakan pada tahun 2015, namun baru dapat dilaksanakan pada awal tahun 2016. Hal tersebut dikarenakan proses pengadaan atau penertiban lahan untuk pembangunan yang belum selesai. Sesuai dengan hasil wawancara peneliti yang disampaikan oleh Staff Seksi Prasarana Perkeretaapian Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat, yaitu :

“Pada awal tahun pelaksanaan pengerjaan reaktivasi jalur kereta api Muaro Kalaban-Muaro tidak dapat dilaksanakan, hal tersebut disebabkan terjadinya penundaan pembongkaran bangunan rumah/bangunan masyarakat sesuai surat Walikota Sawahlunto bersama DPRD No.545/254/Perhubkominfo-Swl/2015 Tgl 18 Desember 2015. Akibatnya pelaksanaan pengerjaan reaktivasi Muaro Kalaban-Muaro ini pun molor, hingga akhirnya pengerjaan reaktivasi baru dapat dilaksanakan pada tahun 2016 lalu.” (wawancara dengan Bapak Joni Setiyawan, A.Md,KA, Staff Seksi Prasarana Perkeretaapian, diwawancarai pada 07 November 2017, pukul 11.00-12.00 WIB)

Berdasarkan hasil wawancara di atas terlihat bahwa pada tahun awal pelaksanaan kegiatan reaktivasi antara Muaro Kalaban-Muaro belum dapat dilaksanakan. Hal tersebut disebabkan penundaan pembongkaran bangunan masyarakat sesuai dengan surat Walikota Sawahlunto bersama DPRD No.545/254/Perhubkominfo-Swl/2015 Tgl 18 Desember 2015. Akibatnya pelaksanaan pengerjaan reaktivasi jalur kereta api antara Muaro Kalaban-Muaro ini pun tertunda, hingga akhirnya pengerjaan reaktivasi baru dapat dilaksanakan pada awal tahun 2016. Permasalahan tersebut dapat dilihat pada gambar berikut :

**Gambar 1.1**  
**Kronologis Pengadaan Lahan/Penertiban Melalui Proses AMDAL dan Larap Jalur KA Muaro Kalaban-Muaro Tahun 2015**



Sumber : Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat tahun 2015

Selain perencanaan, pengorganisasian juga hal yang sangat perlu diperhatikan oleh Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat. Pengorganisasian dilakukan untuk menghimpun dan mengatur semua sumber-sumber yang diperlukan, termasuk sumber daya manusia, sehingga pekerjaan yang dikehendaki dapat dilaksanakan dengan berhasil. Pengorganisasian yang dilakukan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat ini yaitu dengan membagi dan menyerahkan kegiatan reaktivasi jalur kereta api antara Muaro Kalaban-Muaro ini kepada seksi yang sesuai dengan tugas pokok dan fungsi seksi tersebut. Sesuai yang disampaikan Staff Seksi Prasarana Perkeretaapian Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat, yang mengatakan bahwa :

“kegiatan reaktivasi jalur kereta api pada Balai tanggungjawabnya itu ada pada seksi yang sesuai dengan tupoksinya, termasuk kegiatan reaktivasi jalur kereta api antara Muaro Kalaban-Muaro ini, kegiatan tersebut berada dibawah tanggungjawab Seksi Prasarana Perkeretaapian, sementara untuk pelaksanaan kegiatannya dibantu

oleh Pejabat Pembuat Komitmen atau PPK untuk bertanggungjawab dalam pengadaan barang dan jasa, pejabat itu nantinya yang bekerjasama dengan kontraktor dan kosultan pengawas untuk pembangunan fisik, sedangkan untuk pembebasan lahan pada ruas tersebut kita berkoordinasi dan bekerjasama dengan PT.KAI Divre II Sumbar, hal tersebut dilakukan karena lahan tersebut merupakan wewenang dan area kerja mereka.”(wawancara dengan Bapak Joni Setiyawan, A.Md,KA, Staff Seksi Prasarana Perkeretaapian, diwawancarai pada 07 November 2017, pukul 11.00-12.00 WIB)

Berdasarkan hasil wawancara diatas terlihat bahwa kegiatan reaktivasi jalur kereta api antara Muaro Kalaban-Muaro ini berada dibawah tanggung jawab Seksi Prasarana Perkeretaapian. Sementara untuk pelaksanaannya dibantu oleh Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) untuk bertanggungjawab dalam pengadaan barang dan jasa. Pembagian tanggungjawab pelaksana kegiatan ini didasarkan pada tugas pokok dan fungsi pada pelaksana kegiatan tersebut.

Dari wawancara diatas juga terlihat bahwa sudah ada pembagian kerja yang dilakukan oleh Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat yaitu kerjasama yang melibatkan pihak swasta dan PT. Kerta Api Indonesia. Untuk pembangunan fisik rel dilaksanakan oleh pihak swasta, sementara untuk pembebasan atau penertiban lahan dibebankan kepada PT. KAI Divre II Sumbar. Hal tersebut dilakukan karena lahan tersebut merupakan wewenang dan area kerja mereka. Dengan adanya pembagian kerja yang jelas dalam kegiatan reaktivasi ini maka diharapkan akan dapat mempercepat proses pembangunan.

Terkait dengan pengorganisasian yang berkaitan dengan reaktivasi jalur kereta api antara Muaro Kalaban-Muaro ini terdapat permasalahan yang ditemui, yaitu kurangnya jumlah anggota atau personil pelaksana dari PPK. Sesuai dengan

hasil wawancara peneliti yang disampaikan oleh Kepala Sub Bagian Tata Usaha Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat, yaitu:

“kegiatan reaktivasi jalur kereta api antara Muaro Kalaban-Muaro dalam pelaksanaannya terdapat kendala yang masih ditemui, yaitu kurangnya jumlah personil pelaksana PPK, tepatnya pengawas lapangan, pengawas yang ada hanya 4 orang dan itu kami rasa masih kurang, karena paket pekerjaan tersebut cukup banyak dan sebagian paket pekerjaan berada di daerah lain.” (wawancara dengan Ibuk Aslinawani Sirait, S.Sos.MM, Kepala Sub Bagian Tata Usaha, diwawancarai pada 16 Oktober 2017, pukul 11.00-12.00 WIB)

Hal senada juga diungkapkan oleh Staff Seksi Prasarana Perkeretaapian

Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat, yaitu :

“Dalam pelaksanaan kegiatan reaktivasi jalur muaro kalaban-muaro ini terkendala dalam jumlah personil pelaksana dari PPK, contohnya saja saya juga menjabat sebagai pengawas lapangan PPK, pengawas lapangan yang ada hanya 4 orang sedangkan peket pekerjaan ini cukup banyak sebagian paket pekerjaan berada didaerah lain, karena pengerjaan kegiatan ini juga bersamaan dengan pembangunan rel lainnya seperti pembangunan rel bandara dan lintas teluk bayur-sawahlunto, jadi perlu personil yang banyak.” (wawancara dengan Bapak Joni Setiyawan, A.Md,KA, Staff Seksi Prasarana Perkeretaapian, diwawancarai pada 07 November 2017, pukul 11.00-12.00 WIB)

Berdasarkan hasil wawancara diatas terlihat bahwa dalam pelaksanaan kegiatan reaktivasi jalur kereta api antara Muaro Kalaban-Muaro masih terkendala dalam jumlah anggota atau personil pelaksana PPK. Hal tersebut dapat dilihat dari jumlah pengawas lapangan PPK, pengawas lapangan yang ada cuma 4 orang sedangkan peket pekerjaan ini cukup banyak. Pengawas lapangan ini juga memiliki paket pekerjaan lain diluar reaktivasi jalur kereta api Muaro Kalaban-Muaro jadi mereka harus membagi pekerjaan. Semua hal tersebut tidak sesuai dengan lingkup kerja mereka yang cukup luas.

Agar kegiatan dapat berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya, Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat harus melakukan pengawasan dengan baik. Dalam pengawasan pelaksanaan

kegiatan reaktivasi jalur kereta api Muaro Kalaban-Muaro ini pihak PPK berkoordinasi dengan konsultan pengawas dalam mengawasi pelaksanaan kegiatan tersebut apakah berjalan dengan semestinya atau adanya penyimpangan dalam pelaksanaan. Hal tersebut sesuai dengan hasil wawancara peneliti yang disampaikan oleh Staff Seksi Prasarana Perkeretaapian Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat, yaitu :

“pengawasan yang dilakukan disini kita berkoordinasi dengan konsultan pengawas, pekerjaan yang dilakukan oleh kontraktor diawasi oleh konsultan, apakah pekerjaan yang dilakukan telah sesuai dengan spesifikasi atau standar pekerjaan, meskipun diawasi oleh konsultan tetapi kita disini juga mengawasi kinerja dari konsultan dalam bentuk laporan pekerjaan.” (wawancara dengan Bapak Joni Setiyawan, A.Md,KA, Staff Seksi Prasarana Perkeretaapian, diwawancarai pada 07 November 2017, pukul 11.00-12.00 WIB)

Dari hasil wawancara diatas terlihat bahwa dalam pelaksanaan kegiatan reaktivasi ini sistem pengawasan yang dilakukan oleh Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat yaitu bekerjasama dengan pihak konsultan pengawas. Pekerjaan yang dilakukan oleh kontraktor nantinya akan diawasi oleh konsultan pengawas, apakah pekerjaan yang dilakukan oleh kontraktor tersebut telah sesuai dengan standar pekerjaan. Walaupun kegiatan tersebut diawasi oleh konsultan pengawas, PPK disini juga mengawasi kinerja dari konsultan dalam bentuk laporan pekerjaan.

Namun pada pelaksanaan kegiatan ini peneliti melihat pengawasan yang dilakukan oleh Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat masih terdapat sedikit permasalahan, permasalahan tersebut terletak pada tahap pelaporan. Hal tersebut sesuai dengan hasil wawancara peneliti dengan Kepala Sub Bagian Tata Usaha Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat, yaitu:

“Berdasarkan pengawasan yang kita lakukan, masih ada permasalahan yang masih yang kita temui. Permasalahan pengawasan itu terletak pada tahap pelaporan, para rekanan kita (pihak ketiga) sering terlambat memberikan hasil laporan mengenai hasil pekerjaan mereka kepada kami, sehingga terkadang hasil evaluasi pun menjadi terhambat.” (wawancara dengan Ibuk Aslinawani Sirait, S,Sos.MM, Kepala Sub Bagian Tata Usaha, diwawancarai pada 16 Oktober 2017, pukul 11.00-12.00 WIB)

Berdasarkan wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa permasalahan yang terjadi dari segi pengawasan adalah masih adanya rekanan kerja (pihak ketiga) yang terlambat memberikan hasil laporan mengenai hasil pekerjaan yang telah dilakukan, sehingga mengakibatkan sedikit terhambatnya evaluasi dari kegiatan reaktivasi tersebut.

Untuk mendukung kelancaran dari pelaksanaan reaktivasi jalur kereta api antara Muaro Kalaban-Muaro ini, diharapkan partisipasi yang penuh dari masyarakat dalam pengadaan atau penertiban lahan dalam pelaksanaan pembangunannya. Serta adanya pengarahan yang dilakukan oleh pelaksana kepada seluruh anggota yang terlibat, agar bisa berperan aktif dalam mengajak masyarakat dalam kelancaran pelaksanaannya.

Serta keseriusan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat dalam manajemen pelaksanaan kegiatan reaktivasi jalur kereta api antara Muaro Kalaban-Muaro ini dapat terlihat dari perencanaan, pengorganisasian, penggerakan dan pengawasan dalam pelaksanaan yang dilakukan oleh Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat sebagai pelaksana pembangunan.

Peneliti melihat pelaksanaan kegiatan ini sangat penting dalam meningkatkan pengembangan jalur kereta api di Sumatera Barat. Pembangunan jalur kereta api Muaro Kalaban-Muaro ini adalah sebagai akses jalur lintas

Sumatera yang nantinya yang akan menghubungkan antar dua provinsi (Sumatera Barat-Riau). Diharapkan ini akan dapat mengurangi beban volume lalu lintas dan mengurangi kemacetan. Disamping itu dengan diaktifkannya kembali jalur kereta api ini akan memacu pertumbuhan ekonomi dan sosial masyarakat di sekitar Kota Sawahlunto dan Kabupaten Sijunjung khususnya dan masyarakat Sumatera barat umumnya.

Berdasarkan uraian diatas, dengan demikian dirasakan perlu untuk mengkaji tentang manajemen reaktivasi jalur kereta api antara Muaro Kalaban-Muaro ini agar penerapannya dapat lebih efektif. Oleh sebab itu, berdasarkan latar belakang masalah yang dijelaskan diatas, maka peneliti tertarik untuk membahas dan meneliti **“Manajemen Reaktivasi Jalur Kereta Api antara Muaro Kalaban-Muaro oleh Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat.”**

## **1.2. Rumusan Masalah**

Perumusan masalah merupakan salah satu tahap diantara sejumlah tahap penelitian yang memiliki kedudukan yang sangat penting dalam kegiatan penelitian. Merujuk pada paparan diatas, maka diambil rumusan masalah guna pembahasan sebagai batasan penelitian yaitu **Bagaimana Manajemen Reaktivasi Jalur Kereta Api Antara Muaro Kalaban-Muaro yang dilakukan oleh Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat?**

### 1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian adalah rumusan masalah tentang hal yang ingin dicapai dalam kegiatan penelitian dengan cara mempertimbangkan masalah yang terjadi dan membandingkan dengan yang seharusnya. Dengan permasalahan diatas, maka tujuan penelitian ini adalah mendeskripsikan dan menganalisis Manajemen Reaktivasi Jalur Kereta Api antara Muaro Kalaban-Muaro oleh Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat.

### 1.4. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat sebagai berikut:

#### 1.4.1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat dapat memberikan kontribusi dalam pengembangan Ilmu Administrasi Publik, khususnya dalam kajian tentang Manajemen Reaktivasi Jalur Kereta Api Antara Muaro Kalaban-Muaro dan sekaligus dapat dijadikan sebagai bahan rujukan penelitian yang akan datang.

#### 1.4.2. Manfaat Praktis

Dapat memberikan masukan, acuan dan sumbangan pemikiran pada instansi yang bersangkutan, yaitu Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat dalam mereaktivasi jalur kereta api di Sumatera Barat khususnya di jalur kereta api Muaro Kalaban-Muaro.



## 1.5. Sistematika Penulisan

Bab I merupakan pendahuluan. Pada bab pertama ini peneliti memaparkan mengenai latar belakang masalah penelitian, rumusan masalah penelitian, tujuan penelitian dan juga manfaat penelitian.

Bab II adalah Tinjauan Pustaka. Didalam bab ini peneliti menjelaskan tentang beberapa aspek teoritis yang digunakan dalam penelitian ini yang terdiri dari penelitian terdahulu yang relevan, pendekatan teoritis yang digunakan, skema pemikiran, defenisi konsep dan devenisi operasional.

Bab III adalah Metode Penelitian. Didalam bab ini peneliti menjelaskan tentang metode penelitian yang akan peneliti gunakan dalam melakukan penelitian yaitu metode penelitian kualitatif. Bab ini terdiri dari beberapa sub-bab, diantaranya adalah pendekatan penelitian dan desain penelitian yang digunakan, teknik pengumpulan data, teknik pemilihan informan, peranan peneliti, proses penelitian, unit analisis, teknik analisis data dan teknik keabsahan data.

Bab IV adalah Deskripsi Lokasi Penelitian. Bab ini menggambarkan lokasi penelitian yang digunakan untuk mendukung penjelasan terhadap masalah yang diteliti.

Bab V adalah Hasil dan Pembahasan. Bab ini merupakan pemaparan dari hasil penelitian yang dilakukan dilapangan.

Bab VI adalah Penutup. Bab ini berisi kesimpulan terhadap pemaparan hasil penelitian yang disertai dengan saran peneliti terhadap masalah tersebut.

