



PERATURAN GUBERNUR BANTEN
NOMOR 12 TAHUN 2015

TENTANG

RENCANA INDUK PERKERETAAPIAN
PROVINSI BANTEN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

GUBERNUR BANTEN,

- Menimbang : a. bahwa untuk melaksanakan ketentuan dalam Pasal 24 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian telah diatur Rencana Induk Perkeretaapian Provinsi;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu ditetapkan Peraturan Gubernur tentang Rencana Induk Perkeretaapian Provinsi Banten.
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2000 tentang Pembentukan Propinsi Banten (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 182, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4010);
2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722);
3. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587)

sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2015 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 24, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5657);

4. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 129, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5048);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 176, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5086);
6. Peraturan Daerah Provinsi Banten Nomor 8 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Perhubungan Provinsi Banten (Lembaran Daerah Provinsi Banten Tahun 2013 Nomor 8, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Banten 52).

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN GUBERNUR TENTANG RENCANA INDUK PERKERETAAPIAN PROVINSI BANTEN.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan ini yang dimaksud dengan :

1. Daerah adalah Provinsi Banten.

2. Pemerintah Daerah adalah Kepala Daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.
3. Gubernur adalah Gubernur Banten.
4. Satuan Kerja Perangkat Daerah selanjutnya disingkat SKPD adalah perangkat daerah pada Pemerintah Provinsi Banten.
5. Kereta Api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.
6. 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.
7. Perkeretaapian Umum adalah perkeretaapian yang digunakan untuk melayani angkutan orang dan/atau barang dengan dipungut bayaran.
8. Perkeretaapian Khusus adalah perkeretaapian yang hanya digunakan untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha tertentu dan tidak digunakan untuk melayani masyarakat umum.
9. Perkeretaapian Antarkota adalah perkeretaapian yang melayani perpindahan orang dan/atau barang dari satu kota ke kota yang lain.
10. Perkeretaapian Perkotaan adalah perkeretaapian yang melayani perpindahan orang di wilayah perkotaan dan/atau perjalanan ulang alik.
11. Rencana Induk Perkeretaapian adalah rencana dan arah kebijakan pengembangan perkeretaapian yang meliputi perkeretaapian nasional, perkeretaapian provinsi, dan perkeretaapian Kabupaten/Kota.
12. Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian.
13. Penyelenggara Sarana Perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum.
14. Penyelenggara Perkeretaapian Khusus adalah badan usaha yang mengusahakan penyelenggaraan perkeretaapian khusus.
15. Prasarana Perkeretaapian adalah jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan.

16. Jalur Kereta Api adalah jalur yang terdiri atas rangkaian petak jalan rel yang meliputi ruang manfaat jalur kereta api, ruang milik jalur kereta api, dan ruang pengawasan jalur kereta api, termasuk bagian atas dan bawahnya yang diperuntukkan bagi lalu lintas kereta api.
17. Jaringan Jalur Kereta Api adalah seluruh jalur kereta api yang terkait satu dengan yang lain yang menghubungkan berbagai tempat sehingga merupakan satu sistem.
18. Jalur Kereta Api Khusus adalah jalur kereta api yang digunakan secara khusus oleh badan usaha tertentu untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha tersebut.
19. Stasiun Kereta Api adalah tempat pemberangkatan dan pemberhentian kereta api.
20. Fasilitas Pengoperasian Kereta Api adalah segala fasilitas yang diperlukan agar kereta api dapat dioperasikan.
21. Sarana Perkeretaapian adalah kendaraan yang dapat bergerak di jalan rel.
22. Lokomotif adalah sarana perkeretaapian yang memiliki penggerak sendiri yang bergerak dan digunakan untuk menarik dan/atau mendorong kereta, gerbong, dan/atau peralatan khusus.
23. Kereta adalah sarana perkeretaapian yang ditarik dan/atau didorong lokomotif atau mempunyai penggerak sendiri yang digunakan untuk mengangkut orang.

BAB II

RUANG LINGKUP

Pasal 2

- (1) Penyusunan Rencana Induk Perkeretaapian Provinsi Banten terdiri dari :
 - a. gambaran umum perkeretaapian Provinsi Banten;
 - b. arah kebijakan dan peranan perkeretaapian Provinsi dalam keseluruhan moda transportasi;
 - c. prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan pada tataran Provinsi;
 - d. rencana kebutuhan prasarana perkeretaapian Provinsi;

- e. rencana kebutuhan sarana perkeretaapian Provinsi; dan
 - f. rencana kebutuhan sumber daya manusia.
- (2) Penyusunan rencana induk sebagaimana dimaksud pada ayat (1), tercantum dalam Lampiran dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Gubernur ini.

BAB III RENCANA INDUK PERKERETAAPIAN

Pasal 3

- (1) Rencana Induk Perkeretaapian Provinsi Banten merupakan bagian dari tatanan transportasi wilayah daerah yang disusun dan ditetapkan oleh Gubernur.
- (2) Rencana induk perkeretaapian Provinsi Banten sebagaimana dimaksud pada ayat (1), merupakan rencana dan arah kebijakan perkeretaapian di daerah.
- (3) Gubernur dalam menyusun Rencana Induk Perkeretaapian Provinsi Banten sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib berkonsultasi dengan Kementerian terkait.

Pasal 4

Rencana Induk Perkeretaapian Provinsi Banten disusun dengan memperhatikan:

- a. Rencana Tata Ruang Wilayah Daerah; dan
- b. Rencana induk jaringan moda transportasi lainnya.

Pasal 5

Rencana Induk Perkeretaapian Provinsi Banten disusun dengan mempertimbangkan kebutuhan angkutan perkeretaapian pada tataran transportasi di Provinsi berdasarkan :

- a. prakiraan jumlah perpindahan penumpang dan/atau barang, meliputi:
 - 1. antar pusat kegiatan Kabupaten/Kota di wilayah Provinsi Banten;

2. antara pusat kegiatan Kabupaten/Kota dengan pusat kegiatan Provinsi.
- b. prakiraan jumlah perpindahan orang dan/atau barang dari dan ke simpul moda transportasi lain yang harus dilayani oleh perkeretaapian Provinsi; dan
- c. prakiraan jumlah penumpang dalam kawasan perkotaan yang cakupannya melebihi wilayah Kabupaten/Kota.

Pasal 6

- (1) Rencana Induk Perkeretaapian Provinsi Banten terdiri dari :
 - a. rencana induk perkeretaapian antar kota dalam Provinsi; dan
 - b. rencana induk perkeretaapian perkotaan lintas Kabupaten/Kota dalam Provinsi.
- (2) Penyusunan Rencana Induk Perkeretaapian Provinsi Banten harus memperhatikan:
 - a. rencana tata ruang wilayah Nasional;
 - b. rencana tata ruang wilayah Provinsi;
 - c. rencana induk perkeretaapian Nasional;
 - d. rencana induk jaringan moda transportasi lainnya pada tataran transportasi Provinsi; dan
 - e. kebutuhan angkutan perkeretaapian pada tataran transportasi Provinsi.

Pasal 7

Kebutuhan angkutan perkeretaapian pada tataran transportasi Provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2) huruf e, terdiri dari:

- a. prakiraan jumlah penumpang dan barang antar pusat kegiatan Provinsi dan antara pusat kegiatan Provinsi dengan pusat kegiatan Kabupaten/Kota;
- b. prakiraan perpindahan orang dan/atau barang dari dan ke simpul moda transportasi lain yang harus dilayani oleh perkeretaapian Provinsi; dan
- c. prakiraan jumlah penumpang dalam kawasan perkotaan yang cakupannya melebihi wilayah Kabupaten/Kota dalam satu Provinsi.

BAB IV
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 8

Peraturan Gubernur ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Gubernur ini dengan penempatannya dalam Berita Daerah Provinsi Banten.

Ditetapkan di Serang
pada tanggal 16 Maret 2015

Plt. GUBERNUR BANTEN,

ttd

RANO KARNO

Diundangkan di Serang
pada tanggal 16 Maret 2015

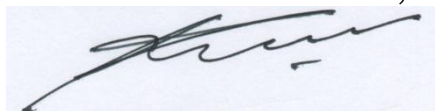
SEKRETARIS DAERAH
PROVINSI BANTEN,

ttd

KURDI

BERITA DAERAH PROVINSI BANTEN TAHUN 2015 NOMOR 12

Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM,



H. SAMSIR, SH. M.Si
Pembina Utama Muda
NIP. 19611214 198603 1 008

LAMPIRAN
PERATURAN GUBERNUR BANTEN
NOMOR 12 TAHUN 2015
TENTANG
RENCANA INDUK PERKERETAAPIAN
PROVINSI BANTEN

RENCANA INDUK PERKERETAAPIAN PROVINSI BANTEN

A. Gambaran Umum Perkeretaapian Provinsi Banten

1. Umum

Transportasi perkeretaapian mempunyai banyak keunggulan dibanding transportasi jalan antara lain :

- a. kapasitas angkut besar (massal);
- b. cepat, aman, hemat energy;
- c. ramah lingkungan; serta
- d. 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. Keberpihakan pada pengembangan transportasi perkeretaapian berarti ikut serta dalam program penghematan energi dan peningkatan kualitas lingkungan.

Pembangunan transportasi perkeretaapian Provinsi diharapkan mampu menjadi tulang punggung angkutan barang dan angkutan penumpang perkotaan sehingga dapat menjadi salah satu penggerak utama perekonomian Provinsi. Penyelenggaraan transportasi perkeretaapian Provinsi yang terintegrasi dengan moda transportasi lainnya dapat meningkatkan efisiensi penyelenggaraan perekonomian Provinsi. Oleh karena itu penyelenggaraan perkeretaapian Provinsi di masa depan harus mampu menjadi bagian penting dalam struktur perekonomian Provinsi.

Untuk mewujudkan hal ini, Pemerintah Daerah menyadari pentingnya Rencana Induk Perkeretaapian Provinsi yang akan menjadi acuan dalam menata kembali penyelenggaraan perkeretaapian Provinsi secara menyeluruh sehingga tujuan penyelenggaraan perkeretaapian sebagaimana diamanatkan dalam

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian serta Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian dapat terlaksana dengan baik.

2. Maksud dan Tujuan

Penetapan Rencana Induk Perkeretaapian Provinsi dimaksudkan untuk memberikan arahan tentang rencana pengembangan perkeretaapian Provinsi sampai Tahun 2030. Sedangkan tujuan dari Rencana Induk Perkeretaapian Provinsi adalah sebagai landasan hukum atau dasar dalam pelaksanaan kebijakan, strategi dan program pembangunan perkeretaapian Provinsi serta menjadi rujukan dalam pengembangan perkeretaapian Provinsi dan Kabupaten/Kota pada saat ini dan masa depan. Rencana Induk Perkeretaapian Provinsi sebagai dokumen perencanaan mempunyai kedudukan strategis dalam tata aturan perencanaan perkeretaapian Provinsi. Secara hierarki dokumen Rencana Induk Perkeretaapian Provinsi merupakan turunan dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian. Oleh sebab itu Rencana Induk Perkeretaapian Provinsi ini merupakan dasar dan pedoman yang memayungi seluruh kebijakan dalam penyelenggaraan perkeretaapian Provinsi. Dalam konteks sistem transportasi Provinsi, Rencana Induk Perkeretaapian Provinsi merupakan dokumen yang tidak terpisahkan dengan Rencana Induk moda transportasi lainnya serta dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi.

3. Definisi

- a. 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.
- b. Perkeretaapian umum adalah perkeretaapian yang digunakan untuk melayani angkutan orang dan/atau barang dengan dipungut bayaran.

- c. Perkeretaapian antarkota adalah perkeretaapian yang melayani perpindahan orang dan/atau barang dari satu kota ke kota yang lain.
- d. Perkeretaapian perkotaan adalah perkeretaapian yang melayani perpindahan orang di wilayah perkotaan dan/atau perjalanan ulang alik.

4. Ruang Lingkup

Rencana Induk Perkeretaapian Provinsi merupakan perwujudan dari tatanan perkeretaapian umum yang memuat kondisi perkeretaapian Provinsi saat ini dan rencana pengembangan perkeretaapian Provinsi sampai dengan Tahun 2030.

Rencana Induk Perkeretaapian Provinsi ini disusun dengan memperhatikan:

- a. rencana tata ruang wilayah nasional;
- b. rencana tata ruang wilayah provinsi;
- c. rencana induk perkeretaapian nasional;
- d. rencana induk jaringan moda transportasi lainnya pada tataran transportasi provinsi; dan
- e. kebutuhan angkutan perkeretaapian pada tataran transportasi provinsi yang meliputi:
 - 1) prakiraan jumlah penumpang dan barang antar pusat kegiatan provinsi dan antara pusat kegiatan provinsi dengan pusat kegiatan kabupaten/kota;
 - 2) prakiraan perpindahan orang dan/atau barang dari dan ke simpul moda transportasi lain yang harus dilayani oleh perkeretaapian Provinsi; dan
 - 3) prakiraan jumlah penumpang dalam kawasan perkotaan yang cakupannya melebihi wilayah Kabupaten/Kota dalam satu Provinsi.

Selain memperhatikan hal tersebut di atas, Rencana Induk Perkeretaapian Provinsi juga memperhatikan pengaruh lingkungan strategis yang meliputi :

a. Potensi Bencana

Bencana alam seperti : gempa bumi, banjir dan tanah longsor dapat memberikan dampak negatif dan sangat merugikan layanan transportasi perkeretaapian. Oleh karena itu identifikasi daerah rawan bencana perlu dilakukan agar dapat mengenali dan mengantisipasi sejak dini potensi dampak bencana yang dapat mengganggu keberlangsungan transportasi perkeretaapian. Hal ini perlu dilakukan agar dapat meminimalkan resiko bencana karena biaya pembangunan infrastruktur perkeretaapian sangat mahal. Usaha untuk meminimalisasi resiko bencana tersebut dapat dilakukan dengan menyusun program mitigasi dan adaptasi terhadap resiko bencana. Program mitigasi dimaksudkan untuk meminimalkan potensi terjadinya kecelakaan transportasi perkeretaapian akibat bencana alam, sedangkan program adaptasi dimaksudkan untuk meminimalkan jumlah korban kecelakaan kereta api akibat bencana alam tersebut. Program-program yang telah dan akan dikembangkan untuk meminimalkan resiko bencana alam antara lain dengan menerapkan sistem peringatan dini bencana (*early warning system*), sistem tanggap darurat dan perencanaan investasi dengan memperhitungkan resiko bencana.

b. Persaingan Antar Moda

Kereta api merupakan moda dengan konsumsi bahan bakar atau energi yang paling efisien ditinjau dari jumlah penumpang yang dapat diangkut maupun jarak perjalanannya. Jika dibandingkan dengan moda transportasi darat seperti bus atau mobil pribadi, konsumsi energi kereta api termasuk paling efisien karena konsumsi bahan bakarnya sebesar 0,002 liter per kilometer/penumpang, sedangkan bus sebesar 0,0125 liter per kilometer/penumpang dan mobil pribadi sebesar 0,02 liter per kilometer/penumpang. Dilihat dari kapasitas angkut dan kehandalannya, untuk angkutan penumpang kereta api memiliki keunggulan untuk perjalanan-perjalanan yang sifatnya komuter (kereta api perkotaan), karena layanan ini sangat membutuhkan ketepatan waktu, dimana kereta api sangat dapat

diandalkan (reliable). Pesaing utama kereta api untuk angkutan penumpang jarak jauh adalah pesawat udara, sedangkan untuk angkutan barang kereta api bersaing dengan kapal laut yang mempunyai jangkauan yang lebih luas dan dapat melayani angkutan antarpulau.

c. Otonomi Daerah

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian telah mendorong peran pemerintah daerah dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian di daerah. Untuk itu pemerintah daerah seharusnya dapat memanfaatkan momentum tersebut untuk membangun transportasi perkeretaapian di wilayahnya agar semaksimal mungkin dapat mempercepat laju pertumbuhan ekonomi di wilayahnya masing-masing. Dalam rangka mendorong partisipasi pemerintah daerah dalam penyelenggaraan perkeretaapian beberapa hal yang perlu dipersiapkan, antara lain:

- 1) Keterlibatan Pemerintah Daerah dalam proses perencanaan dengan tetap memperhatikan rencana tata ruang wilayah dan ketersediaan lahan;
- 2) Keterlibatan Pemerintah Daerah dalam investasi, pembangunan dan penyelenggaraan perkeretaapian baik layanan antar kota maupun layanan perkotaan;
- 3) Penguatan industri lokal untuk memenuhi kebutuhan industri perkeretaapian.

d. Modernisasi Teknologi

Modernisasi teknologi perkeretaapian merupakan syarat utama dalam peningkatan layanan transportasi perkeretaapian, karena penggunaan teknologi yang telah usang menimbulkan biaya tinggi (tidak efisien). Konsep modernisasi teknologi perkeretaapian harus diarahkan pada penggunaan teknologi sarana perkeretaapian yang berdaya angkut massal, kecepatan tinggi, hemat energi dan ramah lingkungan. Teknologi perkeretaapian yang modern telah berkembang pesat terutama untuk teknologi sistem kendali operasi bahkan sampai pada teknologi tanpa awak, serta teknologi hibrida yang memungkinkan penggunaan berbagai sumber energi alternatif.

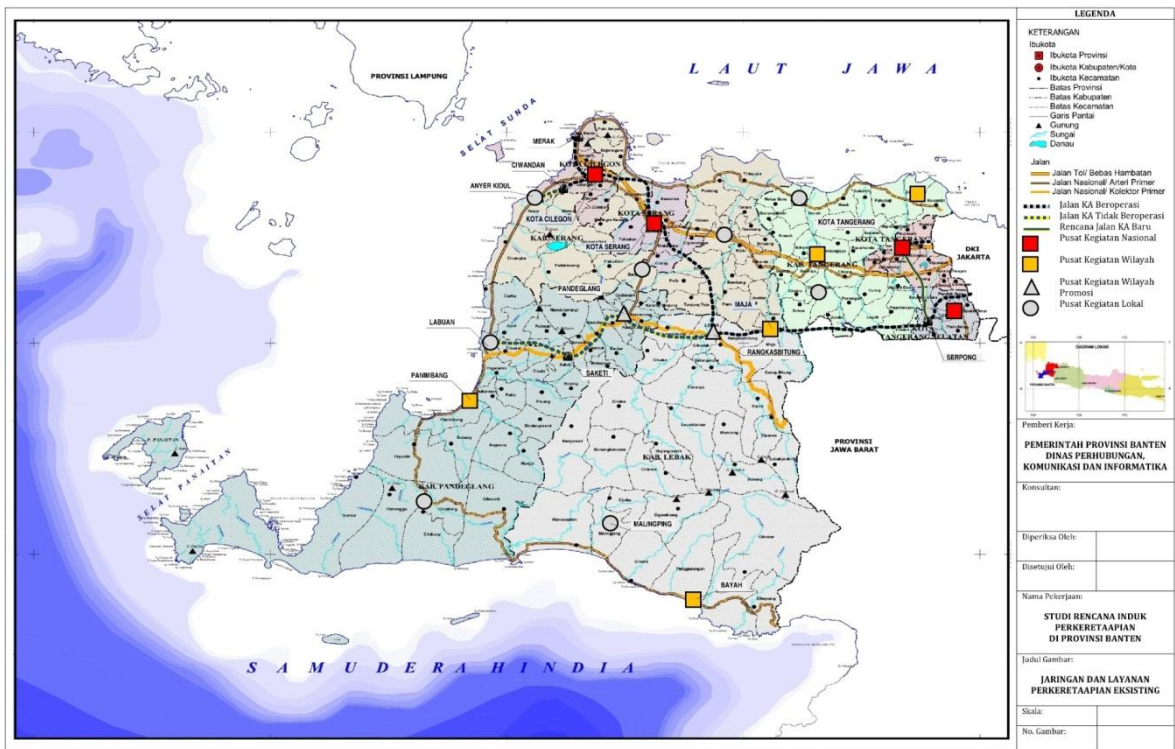
Namun demikian dalam pemilihan teknologi perkeretaapian hendaknya memperhatikan keberlanjutan pengembangan teknologi tersebut.

Memperhatikan hal-hal tersebut di atas disusunlah Rencana Induk Perkeretaapian Provinsi yang memuat hal-hal sebagai berikut:

- a. Arah kebijakan dan peranan perkeretaapian Provinsi Banten dalam keseluruhan moda transportasi, yang memuat antara lain:
 - 1) Strategi dan target pengembangan perkeretaapian Provinsi dalam tataran transportasi wilayah, meliputi :
 - a) strategi pengembangan Perkeretaapian Provinsi;
 - b) target pengembangan Perkeretaapian Provinsi.
 - 2) Peranan angkutan perkeretaapian Provinsi dalam tataran transportasi wilayah.
- b. Prakiraan perpindahan orang dan/atau barang Provinsi menurut asal tujuan perjalanan, yang memuat antara lain:
 - 1) Umum;
 - 2) Asumsi yang digunakan;
 - 3) Prakiraan jumlah perpindahan orang *dan/atau* barang dengan moda kereta api di Provinsi Banten;
- c. Rencana Kebutuhan Prasarana Perkeretaapian Provinsi Banten, yang memuat antara lain:
 - 1) Umum;
 - 2) Rencana jaringan jalur kereta api di Provinsi Banten; dan
 - 3) Rencana investasi prasarana perkeretaapian.
- d. Rencana Kebutuhan Sarana Perkeretaapian Provinsi Banten, yang memuat antara lain:
 - 1) Umum;
 - 2) Rencana kebutuhan sarana perkeretaapian di Provinsi Banten; dan
 - 3) Investasi sarana perkeretaapian
- e. Rencana Kebutuhan Sumber Daya Manusia Perkeretaapian Provinsi Banten, yang memuat antara lain:
 - 1) Umum;
 - 2) Kebutuhan SDM Perkeretaapian di Provinsi Banten;
 - 3) Arah, Kebijakan dan Sasaran; dan
 - 4) Program Utama.

5. Jaringan Jalur Kereta Api

Jaringan Jalur KA di Provinsi Banten saat ini ada 2 jalur, yaitu Lintas Jakarta-Merak dan Lintas Duri-Tangerang, sebagaimana tercantum pada gambar 1 dan gambar 2.



Gambar 1

Jaringan dan Layanan Perkeretaapian Eksisting Di Provinsi Banten

a. KONDISI STASIUN-STASIUN KERETA API

1) Lintas Jakarta Merak

Tabel 1

Data Stasiun Kereta Api Lintas Jakarta – Merak

No	Stasiun	Kode	Kelas	Lokasi (Km+Hm)	Jumlah dan Panjang Sepur (m)	Luas Tanah (m ²)	Luas Bangunan (m ²)
1	Pondokranji	PDJ	3	20+071	2 X 1626	2.800	64
2	Sudimara	SDM	2	24+244	3 X 2077	34.226	150
3	Serpong	SRP	1	30+202	4 X 1376	34.250	231
4	Cisauk	CSK	3	32+987	2 X 1233	10.885	195
5	Tigaraksa	TGS	3	58+175	-	7.400	50
6	Maja	MJ	3	62+548	2 X 976	20.700	81
7	Citeras	CTR	3	69+832	2 X 957	24.000	92
8	Rangkasbitung	RKS	B/C	79+694	8 X 1950	90.819	1.462
9	Jambubaru	JBB	3	86+354	2 X 958	26.400	77
10	Catang	CT	3	90+650	2 x 931	69.400	116
11	Cikeusal	CKL	3	97+340	2 X 730	56.523	112
12	Walantaka	WLT	3	104+907	2 x 1026	26.262	89
13	Serang	SG	2	113+446	4 X 1776	44.300	358
14	Karangantu	KRA	3	121+621	3 X 1182	47.208	72
15	Tonjongbaru	TOJ	3	126+536	2 X 924	14.500	89
16	Cilegon	CLG	2	134+227	5 X 2066	32.592	232
17	Krenceng	KEN	3	137+915	3 X 1195	9.300	70
18	Merak	MER	2	148+124	4 X 1291	84.000	360

2) Lintas Duri Tangerang

Tabel 2

Data Stasiun Kereta Api Lintas Duri - Tangerang

No	Stasiun	Kode	Kelas	Lokasi (Km+Hm)	Jumlah dan Panjang Sepur (m)	Luas Tanah (m ²)	Luas Bangunan (m ²)
1	Poris	PIS	3	13+950	2 X 910	800	120
2	Batuceper	BPR	3	15+776	1 X 188	800	20
3	Tangerang	TNG	2	19+294	2 X 649	39.769	120

B. Arah Kebijakan Dan Peranan Perkeretaapian Provinsi Banten dalam Keseluruhan Moda Transportasi

a. UMUM

Penyelenggaraan perkeretaapian Provinsi Banten diharapkan mampu mendukung pertumbuhan ekonomi provinsi melalui perwujudan visi perkeretaapian Nasional Tahun 2030 yaitu mewujudkan

perkeretaapian yang berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau dan mampu menjawab tantangan perkembangan. Untuk mewujudkan visi penyelenggaraan perkeretaapian nasional tersebut, maka pengembangan perkeretaapian Provinsi Banten diarahkan untuk:

- 1) mewujudkan pelayanan prasarana dan sarana perkeretaapian yang handal dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien, serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan provinsi, dan terintegrasi dengan moda lain, serta terjangkau oleh seluruh lapisan masyarakat;
- 2) mewujudkan perkeretaapian yang berteknologi modern, daya angkut besar, berkecepatan tinggi dan ramah lingkungan;
- 3) mewujudkan penyelenggaraan perkeretaapian provinsi yang mandiri dan berdaya saing, menerapkan prinsip-prinsip "*good governance*" serta didukung oleh sumber daya manusia (SDM) perkeretaapian yang unggul, industri yang tangguh, iklim investasi yang kondusif, pendanaan yang kuat dengan melibatkan peran swasta.

b. STRATEGI DAN TARGET PENGEMBANGAN PERKERETAAPIAN PROVINSI DALAM TATARAN TRANSPORTASI WILAYAH.

1) STRATEGI PENGEMBANGAN PERKERETAAPIAN PROVINSI

Untuk mewujudkan penyelenggaraan perkeretaapian provinsi sesuai arah pengembangan perkeretaapian nasional 2030, akan ditempuh berbagai strategi antara lain sebagai berikut:

- a) Strategi Pengembangan Jaringan dan Layanan Perkeretaapian
Sasaran dari strategi ini adalah mewujudkan jaringan dan layanan perkeretaapian yang mampu meningkatkan pangsa pasar angkutan kereta api sesuai dengan target penyelenggaraan perkeretaapian provinsi Tahun 2030.

Strategi pengembangan jaringan kereta api antar kota di Provinsi Banten difokuskan untuk mendukung layanan angkutan penumpang dan barang. Sedangkan strategi pengembangan jaringan kereta api perkotaan di Provinsi Banten difokuskan untuk layanan angkutan penumpang

(urban transport). Untuk mencapai sasaran pengembangan jaringan dan layanan perkeretaapian akan ditempuh kebijakan-kebijakan seperti :

- (1) meningkatkan kualitas pelayanan, keamanan dan keselamatan perkeretaapian;
- (2) meningkatkan peran kereta api perkotaan dan kereta api antar kota;
- (3) mengintegrasikan layanan kereta api dengan moda lain dengan membangun akses menuju bandara, pelabuhan dan kawasan industri;
- (4) meningkatkan keterjangkauan (aksesibilitas) masyarakat terhadap layanan kereta api melalui mekanisme kewajiban pelayanan publik (*public services obligation*).

b) Strategi Peningkatan Keamanan dan Keselamatan Perkeretaapian

Sasaran dari strategi ini adalah mewujudkan peningkatan keamanan dan keselamatan perkeretaapian dengan indikator menurunnya rasio gangguan keamanan serta menurunnya tingkat kecelakaan. Untuk mencapai sasaran peningkatan keamanan dan keselamatan perkeretaapian tersebut di atas akan ditempuh kebijakan-kebijakan seperti :

- 1) meningkatkan keandalan/kelaikan sarana dan prasarana perkeretaapian melalui program pengujian dan sertifikasi sarana, prasarana termasuk fasilitas pendukung lainnya, pengembangan sistem dan teknologi perawatan yang modern serta penggunaan teknologi informasi dalam operasional perkeretaapian;
- 2) koordinasi dengan pihak-pihak terkait dalam mewujudkan program peningkatan keamanan dan keselamatan perkeretaapian termasuk pelaksanaan monitoring dan evaluasinya.

c) Strategi Pengembangan Sumber Daya Manusia Manusia Perkeretaapian

Sasaran dari strategi ini adalah mewujudkan sumber daya manusia regulator dan operator (penyelenggara prasarana dan

penyelenggara sarana) perkeretaapian yang profesional dan kompeten. Untuk mencapai sasaran pengembangan sumber daya manusia perkeretaapian tersebut di atas akan ditempuh kebijakan-kebijakan seperti:

- 1) meningkatkan kemampuan SDM regulator perkeretaapian melalui program pendidikan dan latihan;
- 2) mendorong terciptanya SDM operator perkeretaapian melalui sertifikasi kompetensi serta pembinaan SDM operator.

d) Strategi Pengembangan Kelembagaan

Sasaran dari strategi ini adalah mewujudkan penyelenggaraan perkeretaapian yang multioperator, terpisah antara layanan kereta api perkotaan dan layanan kereta api antar kota. Pada Tahun 2030 nanti diharapkan Provinsi Banten telah mempunyai operator (penyelenggara prasarana dan penyelenggara sarana perkeretaapian) yang mandiri. Untuk mencapai sasaran pengembangan kelembagaan perkeretaapian tersebut di atas akan ditempuh kebijakan-kebijakan seperti :

- 1) meningkatkan peran Pemerintah Provinsi sebagai regulator perkeretaapian melalui lembaga pengujian dan fasilitas perawatan sarana dan prasarana perkeretaapian, pembentukan lembaga yang mengatur pola hubungan antara penyelenggara sarana dan penyelenggara prasarana perkeretaapian (*Track Access Charges*), pembentukan lembaga penyelenggara perawatan prasarana (*Infrastructure Maintenance and Operation*) serta lembaga penyelenggara kewajiban publik (*Public Services Obligation*);
- 2) meningkatkan peran Pemerintah Kabupaten/Kota dalam pembinaan penyelenggaraan perkeretaapian;
- 3) mendorong terwujudnya penyelenggaraan perkeretaapian yang multioperator dengan memberikan wewenang kepada Pemerintah Kabupaten/Kota dalam pembinaan dan pemberian izin penyelenggaraan perkeretaapian.

e) Strategi Investasi dan Pendanaan

Sasaran dari strategi ini adalah terwujudnya pendanaan perkeretaapian yang kuat dengan dukungan investasi swasta. Pada Tahun 2030 (sesuai dengan sasaran strategi investasi dan pendanaan perkeretaapian nasional) diharapkan struktur investasi/pendanaan perkeretaapian telah mencapai 70% investasi swasta dan 30% investasi Pemerintah Daerah atau APBD. Untuk mencapai sasaran investasi dan pendanaan perkeretaapian tersebut di atas akan ditempuh kebijakan-kebijakan seperti :

- 1) meningkatkan investasi dan pendanaan penyelenggaraan perkeretaapian melalui dukungan regulasi dan mekanisme perizinan yang kondusif bagi iklim investasi serta pembentukan lembaga pembiayaan infrastruktur perkeretaapian;
- 2) mendorong keterlibatan swasta dalam investasi penyelenggaraan perkeretaapian melalui pola Kerjasama Pemerintah dan Swasta serta pola penyelenggaraan perkeretaapian khusus.

3) Target Pengembangan Perkeretaapian Provinsi

Sasaran penyelenggaraan perkeretaapian Provinsi Banten harus dapat diukur dan bersifat kuantitatif, sehingga dapat digunakan sebagai instrumen untuk menilai kinerja/keberhasilan penyelenggaraan perkeretaapian provinsi.

Sasaran dan target penyelenggaraan perkeretaapian provinsi 2030 adalah mewujudkan layanan transportasi perkeretaapian yang memiliki pangsa pasar penumpang (sesuai dengan sasaran dan target penyelenggaraan perkeretaapian nasional) sebesar 11% - 13 % dan barang sebesar 15% - 17% dari keseluruhan layanan transportasi Provinsi.

- 4) Peranan Angkutan Perkeretaapian Provinsi dalam Tataran Transportasi Wilayah

Guna memberikan layanan transportasi yang menyeluruh kepada masyarakat maka layanan moda ini harus terintegrasi dengan layanan moda lain seperti moda udara, moda darat (transportasi perkotaan) dan moda laut. Bentuk-bentuk layanan ini akan terus dikembangkan pada masa yang akan datang, sehingga layanan kereta api tidak lagi identik dengan perjalanan antar kota, tetapi akan semakin berkembang menjadi layanan kereta menuju bandara (*airport railway*), layanan kereta api perkotaan (*urban transport railway*) dan layanan kereta api menuju pelabuhan (*port railway*). Jadi transportasi perkeretaapian kedepan diharapkan dapat berperan sebagai penghubung antara simpul-simpul transportasi seperti terminal, pelabuhan dan bandara serta dapat menghubungkan pusat-pusat kegiatan industri dan pertambangan dengan pelabuhan sebagai outlet bongkar muat perdagangan barang. Selain itu perkeretaapian provinsi juga diharapkan mampu berperan dalam mendukung keterhubungan wilayah (*domestic connectivity*) serta pengembangan koridor ekonomi Pulau Jawa.

C. Prakiraan Perpindahan Orang Dan/Atau Barang Provinsi Banten Menurut Asal Tujuan Perjalanan

1. UMUM

Pangsa pasar kereta api saat ini masih relatif rendah yaitu penumpang sekitar 7% dari angkutan keseluruhan moda transportasi, sedangkan barang baru mencapai 0,6% dari angkutan barang secara nasional. Pada Tahun 2010 jumlah total penumpang yang menggunakan moda angkutan kereta api sebesar 201.930.000 orang, sedangkan angkutan barang sebesar 19.149.000 ton. Berdasarkan data hasil survei asal-tujuan (*origin-destination*) perjalanan orang dan barang secara nasional Tahun 2006, diperkirakan jumlah perjalanan orang dan barang yang menggunakan moda kereta api pada Tahun 2030 adalah penumpang mencapai sekitar 929.500.000 orang/tahun dan barang sekitar 995.500.000 ton/tahun.

Tabel 3

Prakiraan Perjalanan Penumpang dan Barang Menggunakan
Moda Kereta Api Tahun 2030

Pulau	Perjalanan Penumpang (Orang/tahun)	Perjalanan Barang (Ton/Tahun)
Jawa	858.500.000	534.000.000
Sumatera	48.000.000	403.000.000
Kalimantan	6.000.000	25.000.000
Sulawesi	15.500.000	27.000.000
Papua	1.500.000	6.500.000
Total	929.500.000	995.500.000

Pada Tahun 2030, jumlah perjalanan orang menggunakan moda kereta api diperkirakan masih didominasi perjalanan di Pulau Jawa yaitu sebesar 858,5 juta orang/tahun (sekitar 92% dari total perjalanan penumpang secara nasional) terdiri dari 432,4 juta orang/tahun (50,4%) perjalanan antar provinsi dan sisanya sebesar 426,1 juta orang/tahun (49,6%) perjalanan internal provinsi. Demikian pula untuk perjalanan barang masih didominasi oleh perjalanan barang di Pulau Jawa dan di Pulau Sumatera dengan total perjalanan sebesar 937 juta ton/tahun (sekitar 94,1% dari total perjalanan barang secara nasional) terdiri perjalanan barang di Pulau Jawa sebesar 534 juta ton/tahun (53,6%) dan di Pulau Sumatera sebesar 403 juta ton/tahun (40,56%).

2. *ASUMSI YANG DIGUNAKAN*

Dengan menggunakan hasil survey asal tujuan transportasi Nasional

Tahun 2006 sebagaimana ditampilkan pada Tabel 4 dan Tabel 5, serta menggunakan asumsi-asumsi yang diberikan dalam Rencana Induk Perkeretaapian Nasional sebagaimana ditampilkan pada Tabel 6, berikut ini ditampilkan hasil perhitungan perkiraan perjalanan orang dan barang untuk Provinsi Banten sebagaimana tercantum pada Tabel 4 dan Tabel 5 sebagai berikut :

Tabel 4
Pergerakan Penumpang Moda Gabungan Di Provinsi Banten
Tahun 2006

No	Kabupaten/Kota	Pergerakan Penumpang Tahun 2006
----	----------------	---------------------------------

		Bangkitan	Tarikan
1	Kabupaten Pandeglang	2.954.140	13.236
2	Kabupaten Lebak	3.653.218	2.281.206
3	Kabupaten Tangerang	6.368.564	3.187.479
4	Kabupaten Serang	4.062.826	6.484.124
5	Kota Tangerang	4.154.449	5.675.640
6	Kota Cilegon	993.752	4.545.264
Total		22.186.949	22.186.949

Tabel 5
Pergerakan Barang Moda Gabungan Di Provinsi Banten Tahun 2006

No	Kabupaten/Kota	Pergerakan Barang Tahun 2006	
		Bangkitan	Tarikan
1	Kabupaten Pandeglang	18.612.120	16.366.819
2	Kabupaten Lebak	18.792.327	19.073.967
3	Kabupaten Tangerang	29.670.385	34.165.197
4	Kabupaten Serang	24.843.144	21.932.562
5	Kota Tangerang	19.021.128	19.045.907
6	Kota Cilegon	4.733.011	5.087.663
Total		115.672.115	115.672.115

Untuk Kota Serang dan Kota Tangerang Selatan, digunakan pendekatan proporsional penduduk untuk pergerakan penumpang, dan pendekatan proporsional PDRB untuk pergerakan barang.

Tabel 6
Asumsi-asumsi yang Digunakan

Asumsi	s/d 2010	2011-2015	2016-2020	2021-2025	2026-2030
Prediksi Pertumbuhan Perjalanan Penumpang	3,00%	3,00%	3,00%	4,25%	4,25%
Prediksi	6,00%	9,00%	9,00%	9,00%	9,00%

Pertumbuhan Perjalanan Barang					
Market Share Angkutan Penumpang		0,0876	0,0973	0,1081	0,1200
Market Share Angkutan Barang		0,020	0,039	0,077	0,150

Tabel 7

Prakiraan Perjalanan Penumpang Menggunakan Moda Kereta Api Di Provinsi Banten Tahun 2010-2030 (orang/tahun)

No	Kabupaten/Kota	2010		2015		2020		2025		2030	
		Bangkitan	Tarikan	Bangkitan	Tarikan	Bangkitan	Tarikan	Bangkitan	Tarikan	Bangkitan	Tarikan
1	Kabupaten Pandeglang	291.262	1.305	337.653	1.513	434.775	1.948	594.783	2.665	813.007	3.643
2	Kabupaten Lebak	360.187	224.915	417.556	260.738	537.662	335.736	735.534	459.295	1.005.399	627.809
3	Kabupaten Tangerang	431.479	215.956	500.203	250.352	644.081	322.364	881.118	441.001	1.204.398	602.803
4	Kabupaten Serang	283.717	452.802	328.906	524.921	423.512	675.911	579.374	924.661	791.945	1.263.916
5	Kota Tangerang	409.606	559.587	474.846	648.715	611.431	835.312	836.451	1.142.726	1.143.343	1.561.989
6	Kota Cilegon	97.979	448.138	113.584	519.515	146.255	668.949	200.081	915.137	273.490	1.250.899
7	Kota Serang	116.856	186.498	135.468	216.202	174.434	278.390	238.630	380.844	326.182	520.575
8	Kota Tangerang Selatan	196.427	98.312	227.712	113.970	293.212	146.753	401.120	200.762	548.290	274.420
Total		2.187.513	2.187.513	2.535.927	2.535.927	3.265.364	3.265.364	4.467.090	4.467.090	6.106.054	6.106.054

Tabel 8

Prakiraan Perjalanan Barang Menggunakan Moda Kereta Api Di Provinsi Banten Tahun 2010-2030 (ton/tahun)

No	Kabupaten/Kota	2010		2015		2020		2025		2030	
		Bangkitan	Tarikan	Bangkitan	Tarikan	Bangkitan	Tarikan	Bangkitan	Tarikan	Bangkitan	Tarikan
1	Kabupaten Pandeglang	469.947	413.255	723.072	635.843	2.169.446	1.907.732	6.590.335	5.795.300	19.753.339	17.370.366
2	Kabupaten Lebak	474.498	481.609	730.073	741.015	2.190.451	2.223.280	6.654.144	6.753.870	19.944.596	20.243.505
3	Kabupaten Tangerang	580.767	668.748	893.582	1.028.952	2.681.029	3.087.182	8.144.420	9.378.230	24.411.427	28.109.551
4	Kabupaten Serang	447.136	394.750	687.974	607.372	2.064.139	1.822.308	6.270.435	5.535.801	18.794.496	16.592.563
5	Kota Tangerang	480.275	480.900	738.962	739.925	2.217.121	2.220.009	6.735.160	6.743.934	20.187.426	20.213.724
6	Kota Cilegon	119.506	128.461	183.875	197.653	551.684	593.023	1.675.904	1.801.482	5.023.220	5.399.618
7	Kota Serang	180.142	159.037	277.171	244.698	831.601	734.172	2.526.233	2.230.264	7.571.929	6.684.814
8	Kota Tangerang	168.397	193.907	259.099	298.350	777.379	895.145	2.361.518	2.719.269	7.078.225	8.150.516

	Selatan										
Total		2.920.668	2.920.668	4.493.809	4.493.809	13.482.851	13.482.851	40.958.150	40.958.150	122.764.657	122.764.657

3. *PRAKIRAAN JUMLAH PERPINDAHAN ORANG DAN/ATAU BARANG DENGAN MODA KA
DI PROVINSI BANTEN*

Pada Tahun 2030, jumlah perjalanan orang dengan menggunakan moda kereta api di Provinsi Banten diperkirakan sebesar 6.106.054 orang/tahun dan jumlah perjalanan barang sebesar diperkirakan sebesar 122.764.657 ton/tahun.

Jumlah perjalanan tersebut merupakan total perjalanan orang dan barang antar Kabupaten. Jumlah perjalanan orang dan barang di Provinsi Banten secara rinci sebagaimana tercantum dalam Tabel 7 dan Tabel 8 diatas.

Tabel 9

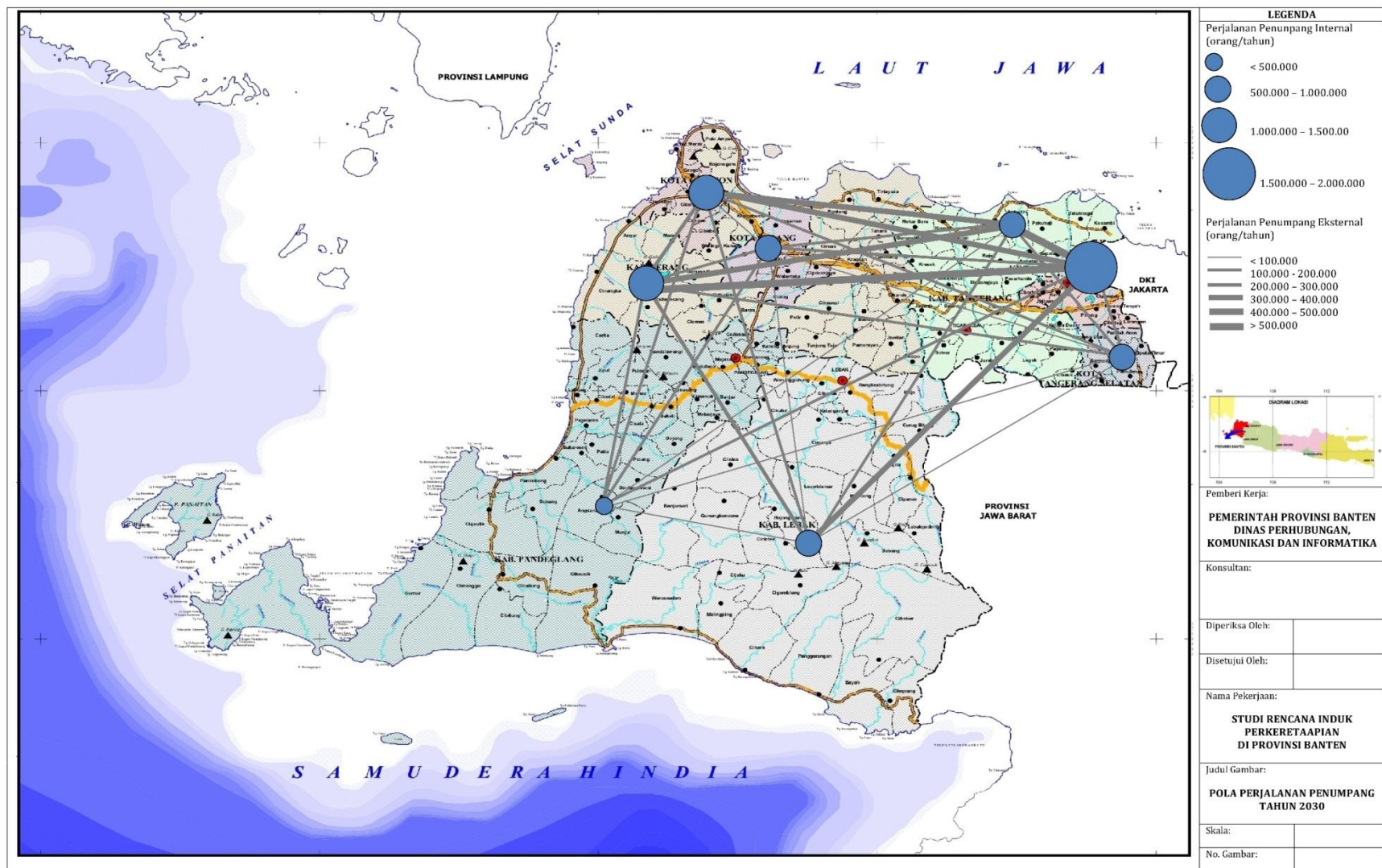
Asal Tujuan Perjalanan Penumpang Moda KA Di Provinsi Banten Tahun 2030

Zona	Kabupaten Pandeglang	Kabupaten Lebak	Kabupaten Tangerang	Kabupaten Serang	Kota Tangerang	Kota Cilegon	Kota Serang	Kota Tangerang Selatan	Total
Kabupaten Pandeglang		84.997	84.738	167.624	229.405	149.730	62.478	34.035	813.007
Kabupaten Lebak	647		116.951	231.343	316.610	206.647	86.229	46.972	1.005.399
Kabupaten Tangerang	775	140.476		277.034	379.142	247.461	103.259	56.250	1.204.398
Kabupaten Serang	575	104.223	103.906		281.297	183.599	76.611	41.733	791.945
Kota Tangerang	918	166.385	165.879	328.130		293.103	122.304	66.624	1.143.343
Kota Cilegon	193	35.022	34.916	69.068	94.524		25.744	14.024	273.490
Kota Serang	204	36.917	36.805	72.804	99.638	65.032		14.782	326.182
Kota Tangerang Selatan	330	59.790	59.608	117.913	161.373	105.326	43.950		548.290
Total	3.643	627.809	602.803	1.263.916	1.561.989	1.250.899	520.575	274.420	6.106.054

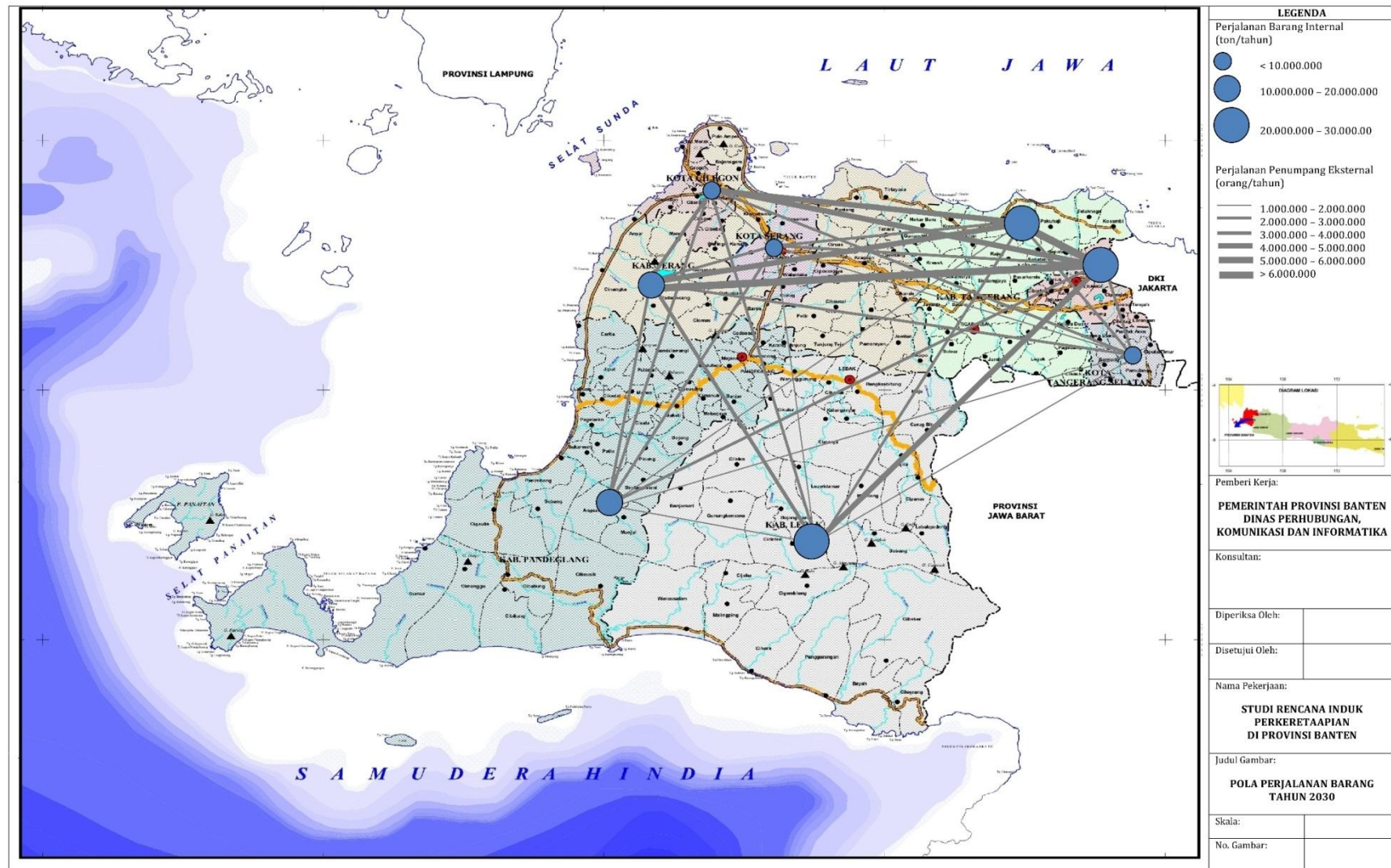
Tabel 10

Asal Tujuan Perjalanan Barang Moda KA Di Provinsi Banten Tahun 2030

Zona	Kabupaten Pandeglang	Kabupaten Lebak	Kabupaten Tangerang	Kabupaten Serang	Kota Tangerang	Kota Cilegon	Kota Serang	Kota Tangerang Selatan	Total
Kabupaten Pandeglang		3.815.398	5.696.338	3.071.423	3.819.038	882.564	1.114.273	1.354.305	19.753.339
Kabupaten Lebak	3.377.919		5.921.053	3.192.588	3.969.696	917.380	1.158.230	1.407.731	19.944.596
Kabupaten Tangerang	4.583.786	5.381.684		4.332.295	5.386.819	1.244.872	1.571.701	1.910.270	24.411.427
Kabupaten Serang	3.064.317	3.597.722	5.371.350		3.601.154	832.212	1.050.701	1.277.039	18.794.496
Kota Tangerang	3.419.694	4.014.959	5.994.280	3.232.071		928.726	1.172.554	1.425.140	20.187.426
Kota Cilegon	737.961	866.417	1.293.550	697.472	867.244		253.034	307.541	5.023.220
Kota Serang	1.124.167	1.319.850	1.970.519	1.062.489	1.321.110	305.303		468.491	7.571.929
Kota Tangerang Selatan	1.062.521	1.247.473	1.862.461	1.004.225	1.248.664	288.561	364.320		7.078.225
Total	17.370.366	20.243.505	28.109.551	16.592.563	20.213.724	5.399.618	6.684.814	8.150.516	122.764.657



Gambar 3 Pola Perjalanan Penumpang Moda KA Di Provinsi Banten Tahun 2030



Gambar 4 Pola Perjalanan Barang Moda KA Di Provinsi Banten Tahun 2030

D. Rencana Kebutuhan Prasarana Perkeretaapian Provinsi Banten

1. UMUM

Jaringan jalur kereta api di Indonesia saat ini hanya terdapat di Pulau Jawa dan Pulau Sumatera. Jaringan kereta api di Pulau Jawa sepanjang 6.324 km dan di Sumatera sepanjang 1.833 km. Jaringan yang beroperasi hanya sepanjang 4.684 km yaitu di Pulau Jawa sepanjang 3.464 km dan di Pulau Sumatera sepanjang 1.350 km. Seiring dengan makin meningkatnya pertumbuhan ekonomi wilayah, maka keberadaan jaringan kereta api sangat diperlukan terutama karena keunggulan moda kereta api dapat memberikan kontribusi yang sangat besar terhadap pertumbuhan ekonomi serta dapat menjadi solusi transportasi yang ramah lingkungan. Pengembangan jaringan prasarana perkeretaapian Tahun 2030 diarahkan untuk mewujudkan prasarana perkeretaapian yang modern, berkelanjutan, laik operasi dan sesuai standar, daya angkut yang lebih besar serta berkecepatan tinggi dengan sasaran utama pengembangan jaringan perkeretaapian nasional mencapai 12.100 km yang tersebar di Pulau Jawa, Sumatera, Kalimantan, Sulawesi dan Papua, termasuk jaringan kereta api kota dan perkotaan. Prakiraan kebutuhan Jaringan kereta api pada masing-masing pulau besar secara rinci dapat dilihat pada Tabel 11 berikut ini.

Tabel 11
Rencana Jaringan Kereta Api Tahun 2030

Pulau	Rencana Jaringan Kereta Api Tahun 2030
Jawa, Madura, Bali	6.800
Sumatera	2.900
Kalimantan	1.400
Sulawesi	500
Papua	500
Total Jaringan	12.100

2. RENCANA JARINGAN JALUR KERETA API DI PROVINSI BANTEN

Sasaran pengembangan jaringan jalur kereta api di Provinsi Banten adalah mengoptimalkan jaringan eksisting melalui program peningkatan, rehabilitasi, reaktivasi lintas non-operasi serta

peningkatan kapasitas lintas melalui pembangunan jalur ganda dan shortcut. Pada Tahun 2030 direncanakan pengembangan Jaringan dan layanan perkeretaapian secara bertahap diantaranya: jalur kereta api, stasiun dan fasilitas operasi kereta api melalui program sebagai berikut:

- a. mengembangkan jaringan prasarana kereta api yang menghubungkan kawasan-kawasan industri, simpul-simpul transportasi utama antara lain pembangunan jaringan prasarana baru pada lintas Stasiun Tonjong Baru - Pelabuhan Bojonegara, Serpong - Tangerang - Bandara Soekarno Hatta, Lintas Serang - Cikande - Cikupa - Serpong, dan Manggarai - Bandara Soekarno Hatta.
- b. meningkatkan aksesibilitas jaringan prasarana dan jaringan pelayanan yang melayani kawasan perkotaan jalur kereta api lintas Cilegon - Serang - Pandeglang - Rangkasbitung (CISEPARANG).
- c. mengembangkan jaringan prasarana kereta api regional yang menghubungkan pada kawasan wisata di wilayah Banten Selatan antara lain melakukan pembangunan kembali jaringan prasarana jalur kereta api yang tidak dioperasikan pada lintas Labuan - Saketi - Malingping - Bayah, Saketi - Rangkasbitung, dan lintas Ciwandan - Anyer Kidul.
- d. membangun lintas baru Anyer Kidul - Labuan - Panimbang.
- e. meningkatkan kapasitas dan kualitas jaringan prasarana kereta api pada lintas Merak - Cilegon - Serang - Tangerang - Jakarta.
- f. mengembangkan jaringan prasarana kereta api yang menghubungkan secara langsung jaringan wilayah Barat dengan jaringan wilayah Tengah antara lain pembangunan jaringan prasarana kereta api baru pada lintas Parung Panjang - Serpong - Citayam - Nambo - Cikarang untuk meningkatkan akses pelayanan transportasi di wilayah Provinsi Banten dan sekaligus mewujudkan pelayanan transportasi antar kota di wilayah Pulau Jawa yang efisien.
- g. meningkatkan kapasitas dan kualitas jaringan prasarana kereta api yang padat melayani transportasi perkotaan antara lain pada lintas Rangkasbitung - Serpong - Tanah Abang dan Lintas Tangerang - Duri.
- h. mengembangkan pelayanan angkutan kereta api bisnis dan

eksekutif yang melayani angkutan perkotaan terutama pada lintas Tangerang - Duri, Rangkasbitung - Serpong - Tanah Abang dan lintas Merak - Cilegon - Serang - Rangkasbitung.

- i. pengembangan jalur kereta api (double track) Jakarta - Kota Tangerang.
- j. mengembangkan trayek kereta api khusus lintas Tanah Abang - Cilegon dan Tanah Abang - Cigading, serta jaringan jalur kereta api khusus pada kawasan-kawasan industri.
- k. meningkatkan aspek keselamatan transportasi kereta api dengan pengembangan penyediaan sarana dan prasarana keselamatan terutama perlintasan sebidang pada ruas jalan Provinsi yang kepadatan lalu lintas kendaraannya tinggi.
- l. meningkatkan pelayanan sarana dan prasarana Stasiun Merak (Kota Cilegon), Serang (Kota Serang), Rangkasbitung (Kabupaten Lebak), Pasar Anyar (Kota Tangerang), Serpong (Kota Tangerang Selatan).
- m. mengembangkan stasiun kereta api terpadu pada kawasan merak, kawasan Bojonegara, kawasan Bandara Soekarno-Hatta, Kawasan Bandar Udara Banten Selatan, dan Kawasan Bumi Serpong Damai.
- n. Pengembangan stasiun kereta api termasuk fasilitas park and ride pada pusat-pusat kegiatan Strategis Nasional, Provinsi dan Kabupaten/Kota.
 - 1) Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang meliputi Kawasan Perkotaan Tangerang dan Kawasan Perkotaan Tangerang Selatan (Jabodetabek), Kawasan Perkotaan Serang, dan Kawasan Perkotaan Cilegon.
 - 2) Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) yang meliputi Kawasan Perkotaan Pandeglang dan Kawasan Perkotaan Rangkasbitung. Sedangkan yang diusulkan untuk menjadi Pusat Kegiatan Wilayah promosi (PKWp) : Panimbang, Bayah, Maja, Balaraja, dan Teluk Naga.
 - 3) Pusat Kegiatan Lokal (PKL) yang meliputi perkotaan: Labuan, Cibaliung, Malingping, Anyar, Baros, Kragilan, Kronjo, dan Tigaraksa.
- o. Pengembangan jaringan dan layanan kereta api cepat (*High Speed Train*) pada lintas : Merak - Jakarta

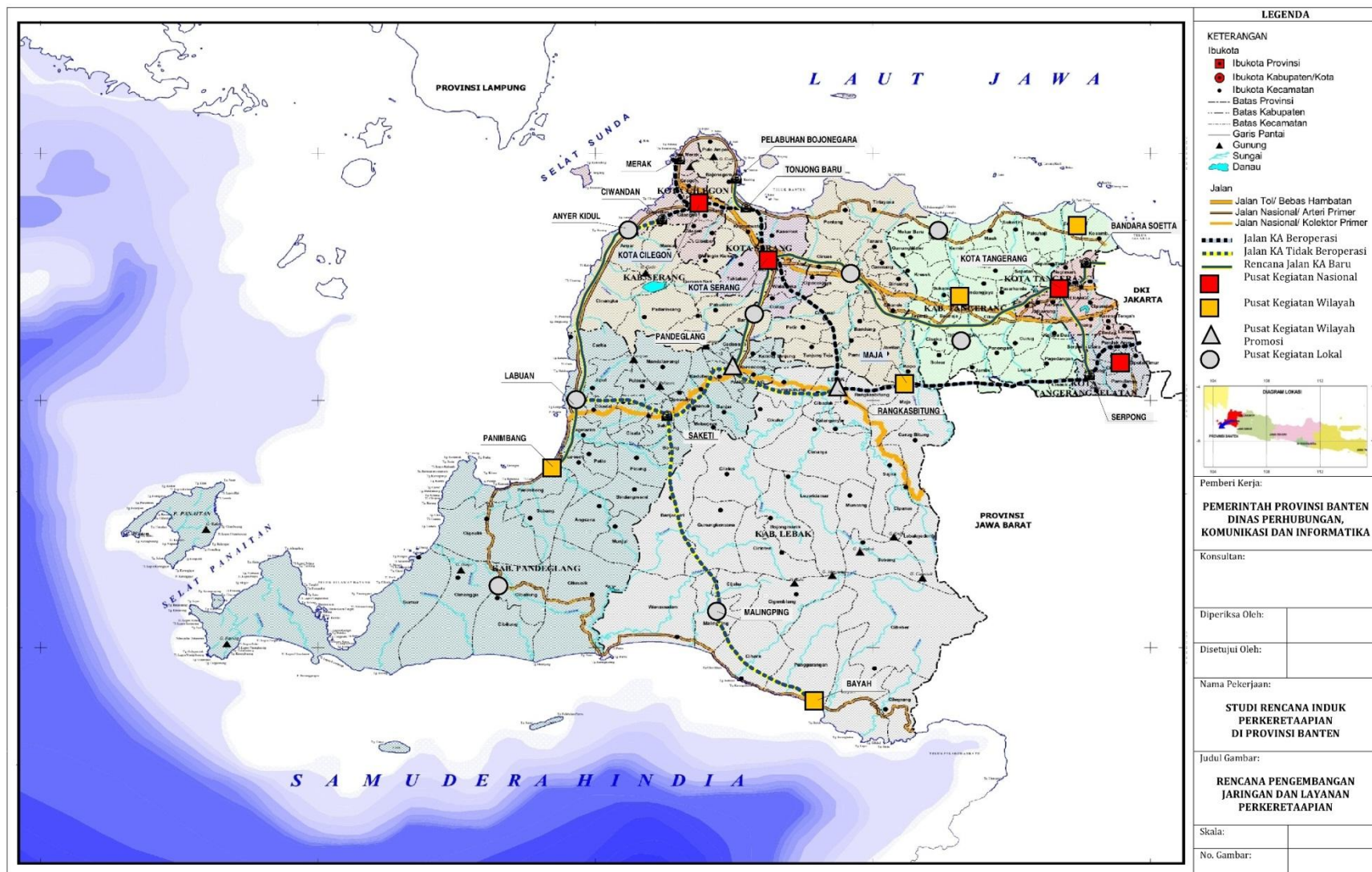
Rencana pengembangan jaringan jalur kereta api di Provinsi Banten sebagai mana terlihat pada Tabel 12 dan Gambar 5 sampai dengan Gambar 7.

Tabel 12
Program Utama Pengembangan Jaringan dan Layanan Perkeretaapian Di Provinsi Banten

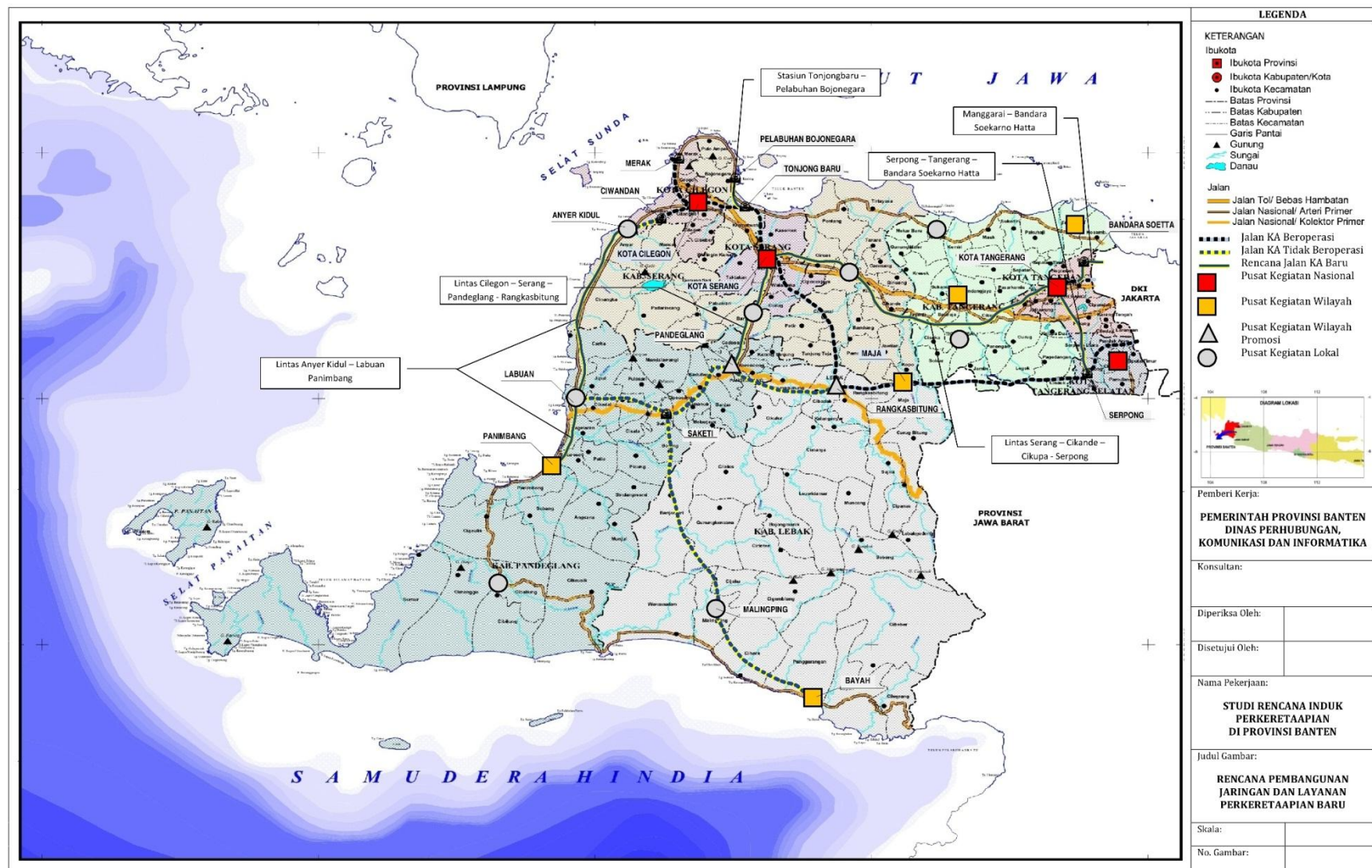
No	Program	Tahap I (2011-2015)					Tahap II (2016-2020)	Tahap III (2021-2025)	Tahap IV (2026-2030)
1	Peningkatan aksesibilitas jaringan prasarana dan jaringan pelayanan yang melayani kawasan perkotaan jalur kereta api pada Lintas Cilegon - Serang - Pandeglang - Rongkasbitung (CISEPARANG)								
2	Pembangunan jaringan prasarana baru yang menghubungkan kawasan-kawasan industri, simpul-simpul transportasi utama: • Lintas Stasiun Tonjong Baru - Pelabuhan Bojonegara • Lintas Serpong - Tangerang - Bandara Soekarno Hatta • Lintas Serang - Cikande - Cikupa - Serpong • Lintas Manggarai - Bandara Soekarno Hatta								
3	Pembangunan kembali jaringan prasarana yang tidak dioperasikan yang menghubungkan kawasan wisata di wilayah Banten Selatan: • Lintas Labuan - Saketi - Malingping - Bayah • Lintas Saketi - Rongkasbitung • Lintas Ciwandan - Anyer Kidul								
4	Pembangunan jaringan prasarana baru yang menghubungkan secara langsung jaringan wilayah Barat dengan jaringan wilayah Tengah pada lintas Parung Panjang - Serpong - Citayam - Nambo - Cikarang								
5	Pembangunan lintas baru Anyer Kidul - Labuan - Panimbang								
6	Pengembangan jalur kereta api (double track) Jakarta - Kota Tangerang								
7	Peningkatan kapasitas dan kualitas jaringan prasarana pada lintas Merak - Cilegon - Serang - Tangerang - Jakarta								
8	Peningkatan kapasitas dan kualitas jaringan prasarana yang melayani transportasi perkotaan pada:								

	• Lintas Rangkasbitung - Serpong - Tanah Abang • Lintas Tangerang – Duri								
9	Pengembangan pelayanan angkutan kereta api bisnis dan eksekutif yang melayani angkutan perkotaan: • Lintas Tangerang - Duri • Lintas Rangkasbitung - Serpong - Tanah Abang • Lintas Merak - Cilegon - Serang – Rangkasbitung								
10	Pengembangan trayek kereta api khusus: • Lintas Tanah Abang - Cilegon • Lintas Tanah Abang - Cigading • Jaringan jalur kereta api khusus pada kawasan-kawasan industri.								
11	Peningkatan pelayanan sarana dan prasarana: • Stasiun Merak (Kota Cilegon) • Stasiun Serang (Kota Serang) • Stasiun Rangkasbitung (Kabupaten Lebak) • Stasiun Pasar Anyar (Kota Tangerang) • Stasiun Serpong (Kota Tangerang Selatan)								
12	Pengembangan stasiun kereta api terpadu: • Kawasan Merak • Kawasan Bojonegara • Kawasan Bandara Soekarno-Hatta • Kawasan Bandar Udara Banten Selatan • Kawasan Bumi Serpong Damai								
13	Pengembangan stasiun kereta api termasuk fasilitas park and ride pada pusat-pusat kegiatan strategis nasional, provinsi dan kabupaten/kota: 1) Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang meliputi Kawasan Perkotaan Tangerang dan Kawasan Perkotaan Tangerang Selatan (Jabodetabek), Kawasan Perkotaan Serang, dan Kawasan Perkotaan Cilegon 2) Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) yang meliputi Kawasan Perkotaan Pandeglang dan Kawasan Perkotaan Rangkasbitung. Sedangkan yang diusulkan untuk menjadi Pusat Kegiatan Wilayah promosi (PKWp):								

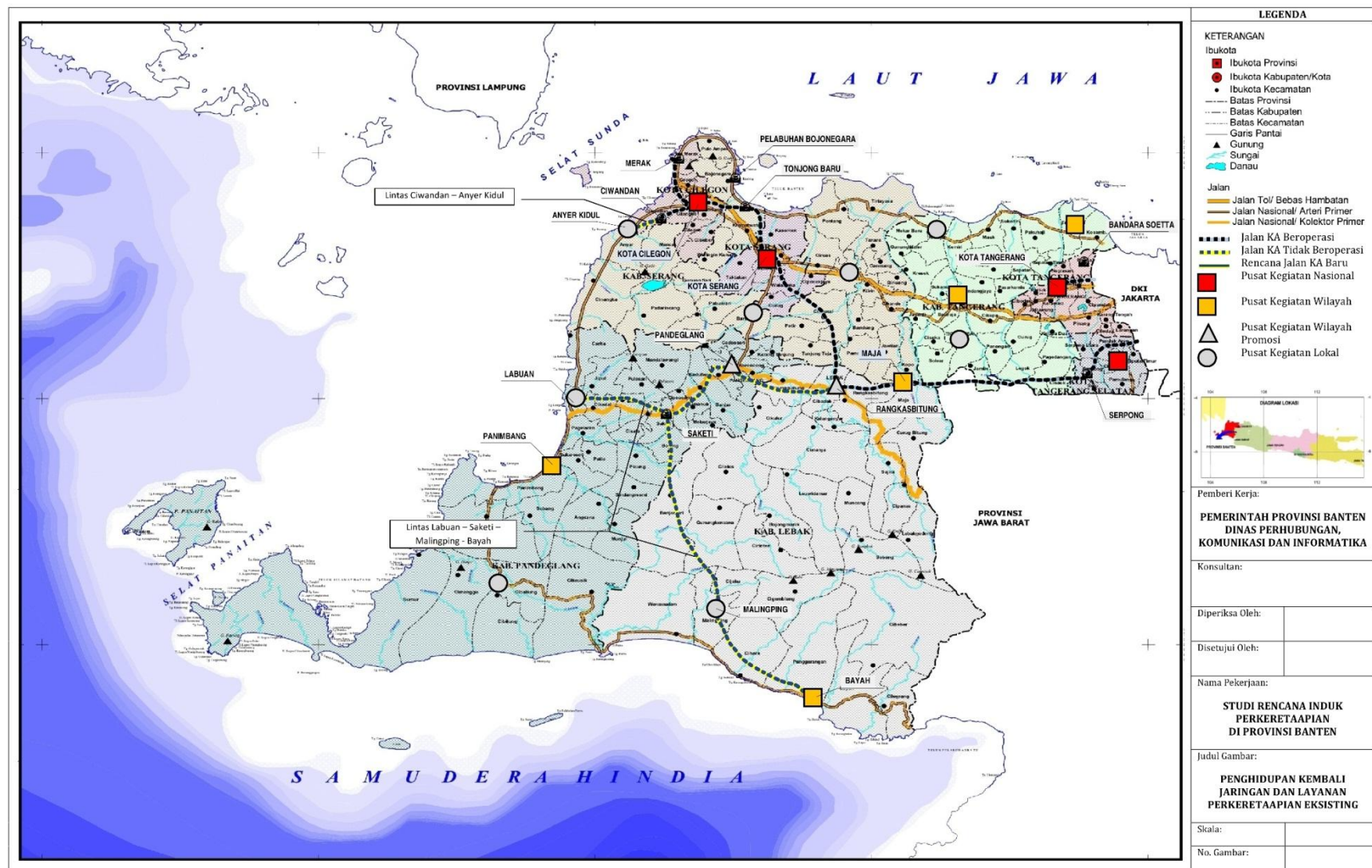
	Panimbang, Bayah, Maja, Balaraja, dan Teluk Naga 3) Pusat Kegiatan Lokal (PKL) yang meliputi perkotaan: Labuan, Cibaliung, Malingping, Anyar, Baros, Kragilan, Kronjo, dan Tigaraksa								
14	Pengembangan penyediaan sarana dan prasarana keselamatan terutama perlintasan sebidang pada ruas jalan Provinsi yang kepadatan lalu lintas kendaraannya tinggi								
15	Pengembangan jaringan dan layanan kereta api cepat (<i>High Speed Train</i>) pada lintas: Merak – Jakarta								



Gambar 5 Rencana Pengembangan Jaringan dan Layanan Perkeretaapian Di Provinsi Banten



Gambar 6 Rencana Pembangunan Jaringan dan Layanan Perkeretaapian Baru Di Provinsi Banten



Gambar 7 Rencana Penghidupan Kembali Jaringan dan Layanan Perkeretaapian Eksisting Di Provinsi Banten

3. *RENCANA INVESTASI PRASARANA PERKERETAAPIAN*

Dalam rangka merealisasikan sasaran dan target penyelenggaraan perkeretaapian provinsi 2030, maka investasi penyelenggaraan prasarana perkeretaapian sangat diperlukan.

Untuk mendukung rencana investasi prasarana perkeretaapian tersebut akan dilakukan program-program sebagai berikut :

- a. Penyusunan regulasi dan mekanisme perizinan yang kondusif bagi iklim investasi penyelenggaraan perkeretaapian;

Bentuk dukungan Pemerintah daerah dapat mendorong investasi swasta adalah menghilangkan berbagai hambatan investasi melalui regulasi dan mekanisme perizinan yang kondusif bagi terciptanya iklim investasi pada sektor perkeretaapian.

- b. Pembentukan lembaga pembiayaan infrastruktur perkeretaapian

Dalam rangka menjamin ketersediaan dan keberlanjutan pembiayaan infrastruktur perkeretaapian perlu dibentuk lembaga keuangan khusus yang bertugas menyediakan dana untuk pembangunan infrastruktur termasuk infrastruktur perkeretaapian. Lembaga ini diharapkan mampu menanggulangi dan menjamin kekurangan dana pembangunan infrastruktur yang disediakan oleh Pemerintah Daerah melalui APBD. Program ini merupakan kebijakan yang bersifat institusional, sebagai salah satu usaha pemerintah untuk memberikan kemudahan dan fasilitasi dalam pembiayaan infrastruktur (infrastructure financing facilities atau IFF). Selain itu, lembaga keuangan ini harus mampu memberikan jaminan dalam penyediaan dana untuk pembebasan lahan.

- c. Pengembangan pola dan mekanisme pembiayaan investasi melalui pola Kerjasama Pemerintah dan Swasta;

Skema Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS) dalam penyelenggaraan perkeretaapian nasional merupakan alternatif yang paling tepat dalam penyelenggaraan infrastruktur perkeretaapian umum karena selain membutuhkan investasi yang besar dan waktu yang relatif lama juga menuntut keterlibatan pemerintah khususnya terkait dengan penyediaan transportasi publik. Beberapa model skema KPS yang dapat

digunakan sebagai alternatif antara lain: *Design Bid Build*, *Private Contract*, *Design Build*, *Build-Operate-Transfer* (BOT), *Long Term Lease Agreement*, *Design Build Finance Operate* (DBFO), *Build-Own-Operate* (BOO). Untuk mendorong keterlibatan swasta secara bertahap dan proporsional, perlu dilakukan fragmentasi lingkup pekerjaan sesuai dengan kemampuan pendanaan swasta. Strategi fragmentasi tersebut sangat dibutuhkan untuk menentukan skala investasi (besar dan sedang) sehingga peran swasta dapat menjadi lebih luas.

- d. Pengembangan pola pembiayaan penyelenggaraan perkeretaapian khusus.

Untuk mengatasi keterbatasan pembiayaan infrastruktur perkeretaapian, sejumlah upaya akan dilakukan termasuk mengundang partisipasi swasta dalam bentuk penyelenggaraan perkeretaapian khusus. Dengan skema pembiayaan ini memberikan konsekuensi terhadap adanya hak istimewa atau monopoli penyelenggaraan perkeretaapian pada jalur yang dibangunnya selama masa tertentu atau masa konsesi yangizinkan oleh Pemerintah daerah. Pola pembiayaan/investasi ini akan diterapkan khusus untuk angkutan komoditi tertentu (sumber daya alam) dalam jumlah besar dan waktu eksplorasi yang relatif panjang.

E. Rencana Kebutuhan Sarana Perkeretaapian Provinsi banten

1. UMUM

Kondisi sarana perkeretaapian saat ini dari segi kuantitas dan kualitas masih sangat memperhatikan. Dari segi kuantitas, jumlah sarana perkeretaapian yang ada saat ini sangat kurang sehingga kapasitas angkutnya tidak seimbang dengan permintaan terhadap layanan jasa angkutan kereta api. Jumlah sarana perkeretaapian saat ini sebagaimana terlihat pada Tabel 13.

Tabel 13

Sarana Perkeretaapian Siap Operasi Tahun 2010

Jenis Sarana	Jumlah
Lokomotif	369
KRD/KRL	492
Kereta	1.506
Gerbong	3.278

Hal ini menjadi salah satu penyebab masih rendahnya pangsa pasar angkutan kereta api disamping penyebab lainnya seperti belum optimalnya integrasi moda kereta api dengan moda lainnya. Dari segi kualitas sarana, saat ini sarana perkeretaapian pada umumnya (sekitar 80%) telah berumur diatas 30 (tiga puluh) tahun atau dengan kata lain telah melampaui umur teknis sarana. Hal ini sangat berpengaruh terhadap keandalan operasinya sehingga berdampak pada kinerja pelayanan jasa angkutan kereta api kepada masyarakat. Ketersediaan sarana perkeretaapian harus mampu mendukung terselenggaranya pelayanan angkutan kereta api sehingga mampu meningkatkan pangsa pasar (share) angkutan kereta api terhadap moda lainnya. Dalam peningkatan pangsa pasar angkutan penumpang secara nasional melalui moda kereta api menjadi 11% - 13% pada Tahun 2030 dibutuhkan sarana angkutan penumpang seperti : lokomotif sebanyak 2.840 unit, kereta api antar kota sebanyak 28.335 unit dan kereta api perkotaan sebanyak 6.020 unit untuk mengangkut penumpang sekitar 929.500.000 orang/tahun. Sedangkan untuk peningkatan pangsa pasar angkutan barang secara nasional melalui moda kereta api menjadi 15% - 17% pada Tahun 2030 dibutuhkan sarana angkutan barang seperti : lokomotif sebanyak 1.985 unit dan gerbong sebanyak 39.645 unit untuk mengangkut barang sekitar 995.500.000 ton/tahun.

2. RENCANA KEBUTUHAN SARANA PERKERETAAPIAN DI PROVINSI BANTEN

Untuk Rencana Kebutuhan Sarana Perkeretaapian Di Provinsi Banten, digunakan pendekatan proporsional pergerakan penumpang dan/atau barang di Provinsi Banten terhadap pergerakan penumpang dan/atau barang di Pulau Jawa dibandingkan dengan jumlah sarana yang dibutuhkan.

Pada Tahun 2030, di Provinsi Banten diperlukan lokomotif sebanyak 18 unit dan Kereta sebanyak 184 unit untuk mengangkut penumpang sebesar 6.106.054 orang/tahun. Sedangkan untuk angkutan barang dibutuhkan lokomotif sebanyak 232 unit dan gerbong sebanyak 4.624 unit untuk mengangkut barang sebesar 122.764.657 ton/tahun.

Tahapan atau rencana pengadaan sarana perkeretaapian di Provinsi Banten sebagaimana terlihat pada Tabel 14 berikut ini.

Tabel 14

Rencana Kebutuhan Sarana Perkeretaapian di Provinsi Banten

Jenis Sarana	2011-2015	2016-2020	2021-2025	2026-2030
Penumpang				
Kereta	76	98	134	184
Loko	8	10	13	18
Barang				
Gerbong	169	508	1.543	4.624
Lokomotif	8	26	77	232

Rencana kebutuhan sarana perkeretaapian tersebut diatas harus didukung fasilitas perawatan sarana seperti : balai yasa dan dipo dengan jumlah yang cukup sesuai dengan standar perawatan sarana perkeretaapian.

3. INVESTASI SARANA PERKERETAAPIAN

Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, bahwa investasi atau pengadaan sarana perkeretaapian merupakan tanggungjawab penyelenggara sarana (operator sarana). Namun pada saat ini sebagian pengadaan sarana dilakukan oleh Pemerintah Pusat dalam rangka memenuhi kewajiban publik agar layanan jasa transportasi dapat terjangkau seluruh lapisan masyarakat. Seiring dengan peningkatan perekonomian provinsi, permintaan perjalanan orang maupun barang membutuhkan penambahan kapasitas angkut dari sarana perkeretaapian. Untuk itu diperlukan investasi sarana perkeretaapian yang relatif besar. Sumber pembiayaan pemerintah untuk investasi sarana perkeretaapian semakin terbatas, sehingga

jumlah sarana yang tersedia tidak mencukupi permintaan jasa transportasi perkeretaapian. Untuk mengatasi hal tersebut diperlukan upaya mobilisasi pendanaan dari pihak swasta, kerjasama pemerintah-swasta, pemerintah daerah atau pinjaman dari negara-negara donor. Upaya ini perlu didukung oleh kerangka regulasi, kelembagaan dan kebijakan pemerintah yang kondusif bagi iklim investasi untuk mewujudkan penyelenggaraan transportasi perkeretaapian yang efektif, efisien dan akuntabel.

F. Rencana Kebutuhan Sumber Daya Manusia Perkeretaapian Provinsi Banten

1. UMUM

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, dijelaskan bahwa sumber daya manusia (SDM) Perkeretaapian meliputi SDM regulator dan SDM operator. SDM regulator terdiri dari penguji sarana, penguji prasarana, auditor/inspektur keselamatan, serta pembina perkeretaapian yang tercakup di dalam kelembagaan Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Pada Tahun 2010, SDM Direktorat Jenderal Perkeretaapian berjumlah 461 orang dengan komposisi berdasarkan tingkat pendidikan yaitu : S2 dan S1/Sederajat (56%), 03/02/01 (15%), SLTA/Sederajat (26.%) dan dibawah SLTA (3%). SDM Direktorat Jenderal Perkeretaapian tersebut tersebar pada 5 (lima) unit kerja eselon II yaitu Sekretariat Direktorat, Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, Direktorat Prasarana Perkeretaapian, Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dan Direktorat Sarana Perkeretaapian. Sementara itu sumber daya manusia PT.Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai operator tunggal perkeretaapian (operator Sarana dan Prasarana) di Indonesia saat ini, pada Tahun 2010 tercatat sejumlah 26.281 orang dengan komposisi berdasarkan tingkat pendidikan yaitu: S2/S1 (2,7%), 03 (1,3%), SLTA (47,5%) dan dibawah SLTA (48,5%).

Dari data SDM tersebut terlihat bahwa tingkat pendidikan SDM operator masih tergolong rendah sehingga berdampak pada kualitas kompetensi yang dimilikinya, padahal kompetensi SDM sangat berperan dalam upaya meningkatkan keselamatan perkeretaapian. Dalam rangka menjamin keselamatan perkeretaapian tersebut, maka Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagai regulator akan melakukan sertifikasi terhadap SDM Operator agar memenuhi standar kompetensi yang dibutuhkan.

2. KEBUTUHAN SDM PERKERETAAPIAN PROVINSI BANTEN

Kebutuhan SDM perkeretaapian Provinsi secara umum dapat dikategorikan dalam 2 (dua) kelompok yaitu SDM regulator dan SDM operator. SDM regulator meliputi tenaga Perencana/Pembina, Penguji Sarana, Penguji Prasarana dan Auditor/Inspektur Keselamatan, sedangkan SDM operator meliputi tenaga Pengelola (Manajerial), Pemeriksa Sarana dan Pemeriksa Prasarana.

3. ARAH, KEBIJAKAN, DAN SASARAN

Arah pengembangan SDM perkeretaapian kedepan adalah untuk memenuhi kebutuhan (kuantitas dan kualitas) SDM yang sesuai dengan standar kualifikasi dan kompetensi bidang penugasannya. Dalam rangka memastikan tercapainya target jangka panjang pengembangan SDM perkeretaapian maka ditempuh kebijakan sebagai berikut :

- a. meningkatkan kemampuan SDM regulator perkeretaapian.
- b. mendorong terciptanya SDM Operator perkeretaapian yang profesional dan berkompeten.

Sasaran pengembangan SDM Perkeretaapian Tahun 2030, adalah tersedianya SDM regulator dan SDM operator perkeretaapian yang profesional dan berkompeten.

4. PROGRAM UTAMA

Program utama pengembangan SDM perkeretaapian provinsi antara lain sebagai berikut:

- a. sertifikasi Kompetensi SDM Perkeretaapian;

Program Sertifikasi ini dimaksudkan untuk menjamin kualitas SDM regulator dan SDM operator agar sesuai dengan standar keahlian atau kompetensi yang diperlukan guna menjalankan tugasnya di bidang perkeretaapian. Sertifikasi kompetensi ini merupakan bukti dan jaminan bahwa SDM yang bersangkutan kompeten pada bidangnya.

- b. monitoring dan evaluasi pola pengembangan SDM Operator.

Program ini disusun untuk menjamin tahapan pencapaian kebutuhan SDM operator baik kuantitas maupun kualitas tercapai. Monitoring dan evaluasi dilakukan secara berkala dengan memperhatikan efektifitas dan efisiensi dari pengembangan SDM perkeretaapian.

Plt. GUBERNUR BANTEN,
ttd

RANO KARNO