

PENGEMBANGAN POTENSI DESA DI KECAMATAN SLAHUNG DENGAN REAKTIVASI JALUR EKSISTING MADIUN – SLAHUNG

Akbar Zulkarnain, API Madiun, Email : akbar@api.ac.id

Hari Budi, API Madiun, Email : haribudi@api.ac.id

Faizal Riko Priwardana, API Madiun, Email : faizaltmp11@taruna.api.ac.id

ABSTRACT

Slahung Subdistrict in Ponorogo District, East Java Province, has great potency in agriculture. Most of the crops can not be utilized optimally for economic growth in the Sub-district due to limited access of roads, therefore the study analysed development of trains for optimizing the potency of Slahung by using literature study and field survey along the existing route Madiun-Slahung. Data was collected from the Slahung District Office and from a survey of railway conditions along the track. The results obtained are (1) Comparison of energy consumption shows that train is superior at Rp 14, 87 Km / ton and 0.0025 liter / km / ton for freight transport. (2) By utilizing paddy and sugar cane production in Slahung area, Slahung will earn a profit of Rp 2,468,542,182,850.00 per year when selling the crop in Madiun City. (3) The survey estimates that 61% of the Madiun - Slahung railway line in good condition and 39% in poor condition, some of the track located in the middle of agricultural land which will make it easier for farmers to distribute their harvest to the trading center. (4) The survey results show that the Slahung community needs a cheap and fast mode of transportation that override convenience factor, so that the train with its characteristics can be accepted by the community.

Keywords: Village Potency, Slahung Subdistrict, Railway, Reactivated Rail Track.

ABSTRAKSI

Kecamatan Slahung Ponorogo memiliki potensi besar pada bidang pertanian. Sebagian besar hasil bumi tersebut belum dapat dimanfaatkan secara maksimal untuk pertumbuhan perekonomian di desa-desa Kecamatan Slahung karena terbatasnya akses jalan, untuk itu disusun kajian mengenai pengembangan angkutan Kereta untuk optimalisasi potensi Desa Slahung dengan menggunakan studi literatur dan survey lapangan yang dilaksanakan disepanjang jalur eksisting Madiun-Slahung dan wilayah Kecamatan Slahung. Data dihimpun dari Kantor Kecamatan Slahung dan dari survey kondisi jalan rel di sepanjang jalur. Hasil yang diperoleh adalah (1) Perbandingan konsumsi energi dan biaya perjalanan dengan truk, bus, kapal dan pesawat, kereta api lebih unggul yaitu Rp 14, 87 Km/ton dan 0,0025 liter/Km/ton untuk angkutan barang. (2) Dengan memanfaatkan produksi padi dan tebu di daerah Slahung, maka Slahung akan memperoleh keuntungan sebesar Rp 2.468.542.182.850,00 per tahun apabila menjual hasil panen tersebut di Kota Madiun. (3) Terdapat 61% dari jalur kereta api Madiun – Slahung dalam kondisi baik dan 39% dalam kondisi buruk dengan jalur kereta api yang terletak di tengah lahan pertanian akan memudahkan petani dalam mendistribusikan hasil panennya ke pusat perdagangan. (4) Hasil survey menunjukkan bahwa masyarakat Slahung membutuhkan moda transportasi yang murah dan cepat dengan mengesampingkan faktor kenyamanan, sehingga kereta api dengan karekteristiknya dapat diterima oleh masyarakat.

Kata kunci: Potensi Desa, Kecamatan Slahung, Perkeretaapian, Pengaktifan jalur jalan rel.

1 PENDAHULUAN

Presiden ketujuh Republik Indonesia, Presiden Joko Widodo memiliki program yang dinamakan Nawacita yang berarti sembilan harapan. Sembilan harapan ini akan menjadi tuntunan jalannya pemerintahan. Salah satu program Nawacita adalah membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam negara kesatuan. Hal tersebut memiliki makna yaitu diwujudkan dengan pemerataan pembangunan antar wilayah.

Kecamatan Slahung Kabupaten Ponorogo dengan jumlah luas lahan desanya mencapai 90,02 Km² dan sebesar 50,34% dari total luas lahan sebagai pertanian belum mampu memberikan manfaat bagi masyarakat desanya. Padahal, Kota Madiun, yang berjarak hanya 58 Km, pertumbuhan ekonomi Kota Madiun tumbuh sebesar 8,07 persen pada tahun 2015 jauh melebihi pertumbuhan nasional sebesar 5,07 persen. Dengan sektor perdagangan, hotel dan restoran sebagai sektor utama penggerak perekonomian Kota Madiun. Hal ini terlihat dari 97,47% penduduk Kota Madiun bekerja di bidang perdagangan, hotel dan restoran.

Pertumbuhan ekonomi yang terus meningkat tajam dari tahun ke tahun dan sektor jasa sebagai sektor utama menempatkan Kota Madiun sebagai pusat perekonomian Jawa Timur bagian barat. Berbeda dengan kabupaten di sekelilingnya yang memiliki potensi besar di sektor pertanian, Kota Madiun justru lebih berkembang pada sektor perdagangan, jasa dan industri. Hal ini dapat dimanfaatkan desa-desa di Kecamatan Slahung Ponorogo menjadi daerah satelit bagi Kota Madiun.

Dengan adanya akses yang baik antara Madiun-Slahung akan menarik dana dari Kota Madiun yang melimpah bagi pembangunan desa-desa di Kecamatan Slahung. Pada era tahun 1970 jalur kereta api Madiun-Slahung tumbuh sebagai nadi utama perekonomian desa-desa di Kecamatan Slahung. Jalur ini mampu mengangkut hasil pertanian masyarakat desa seperti padi dan

tebu menuju Kota Madiun sebagai pusat perdagangan.

Hal ini mengakibatkan perekonomian desa-desa di Kecamatan Slahung yang mayoritas sebagai petani meningkat karena hasil pertanian terdistribusi dengan cepat, tepat waktu dan murah. Namun, seiring berkembangnya jaman, jalur kereta api berubah fungsi sebagai pemukiman penduduk yang terus meningkat jumlahnya setiap tahun. Sehingga mengakibatkan jalur kereta api Madiun-Slahung tidak dapat difungsikan lagi.

1. LANDASAN TEORI

1.1 Kecamatan Slahung

Kecamatan Slahung merupakan bagian wilayah dari Kabupaten Ponorogo Provinsi Jawa Timur yang terletak di antara 111°17'-111°52' BT dan 7°49'-8°20' LS. Luas Kecamatan Slahung 90,34 Km² dengan ketinggian antara 103 m sampai 578 m diatas permukaan laut. Jumlah penduduk masyarakat Kecamatan Slahung sebesar 56.442 orang pada tahun 2015.



Gambar 1 Peta Wilayah Kecamatan Slahung Ponorogo

Wilayah Kecamatan Slahung terdiri dari 22 desa yang mayoritas mata pencahariannya sebagai petani, dikarenakan didukung dengan geografi wilayah yang berada di kaki Gunung Wilis yang subur. Desa-desa itu terdiri dari:

- | | |
|--------------|----------------|
| 1. Tugurejo | 12. Plancungan |
| 2. Senepo | 13. Jebeng |
| 3. Slahung | 14. Galak |
| 4. Caluk | 15. Truneng |
| 5. Broto | 16. Simo |
| 6. Menggare | 17. Crabak |
| 7. Kambeng | 18. Mojopitu |
| 8. Wates | 19. Gundik |
| 9. Ngilo-ilo | 20. Nailan |
| 10. Duri | 21. Gombang |
| 11. Nglinong | 22. Janti |

Berbatasan langsung dengan Kabupaten Pacitan di sebelah barat dan disebelah utara, selatan dan timur dikelilingi oleh wilayah kecamatan Kabupaten Ponorogo lainnya. Sebesar 51% wilayahnya digunakan sebagai lahan pertanian atau sebesar 4.624 HA, membuat masyarakat desa Kecamatan Slahung bekerja sebagai petani. Terdapat 7.140 rumah tangga yang termasuk rumah tangga sasaran pendapatan perlindungan sosial yang hampir keseluruhan bekerja sebagai petani. Hasil pertanian masyarakat desa di Kecamatan Slahung dapat dilihat pada tabel 2.1.

Tabel 1 Hasil Pertanian Kecamatan Slahung

No	Tanaman Pertanian	Luas Lahan (ha)	Hasil Panen (Kwt)
1	Padi	2.543	162.828
2	Jagung	2.722	163.538
3	Ubi Kayu	1.565	403.895
4	Kacang Tanah	136	2.088
5	Kedelai	402	8.028

Menurut data Badan Pusat Statistik Kabupaten Ponorogo, pendapatan masyarakat Kecamatan Slahung dari sektor pertanian sebesar Rp 5.229.691.000 pada

tahun 2015. Tanaman pertanian padi sebagai komoditi utama petani Kecamatan Slahung.

1.2 Jalur Kereta Api Slahung-Madiun

Sejarah kereta api yang dulu pernah menghubungkan Kota Madiun dan Kota Ponorogo, jalur kereta api tersebut dibangun di awal abad 19 yaitu sekitar tahun 1907 oleh perusahaan kereta api milik pemerintah Hindia Belanda kala itu Staats Spoorwegen (SS) dari Stasiun Madiun hingga Stasiun Slahung di Ponorogo. Panjang jalur tersebut kurang lebih sepanjang 58 kilometer. Karakteristik jalur Madiun-Ponorogo hampir menyerupai jalur yang menghubungkan Kota Solo dengan Baturetno di Wonogiri.

Jalur tersebut dahulu diramaikan oleh penduduk yang mayoritas adalah pedagang yang akan menjual hasil buminya kepasar. Hingga tahun 1970-an jalur ini masih menjadi primadona masyarakat karena dianggap murah. Seiring berjalannya waktu dan berkembangnya zaman, kereta api mulai ditinggalkan. Masyarakat mulai beralih menggunakan moda transportasi lain berbasis jalan raya dalam mobilitas hariannya karena dianggap lebih cepat dari pada kereta api. Pada tahun 1984, jalur kereta api Madiun-Ponorogo resmi ditutup karena kalah bersaing dengan moda transportasi lain. Sisa-sisa jalur yang menghubungkan dua kota tersebut masih bisa kita temukan meskipun jumlahnya tinggal sedikit. Sisa-sisa rel besi yang dulunya menjadi pijakan kereta api di beberapa titik masih terlihat jelas dan kokoh seolah-olah menanti untuk dilewati kereta api kembali.



Gambar 2 Peta Jalur Madiun-Slahung

Daftar stasiun dan halte tersebut adalah: Stasiun Madiun – Halte Madiun Pasar Besar – Halte Sleko – Stasiun Kanigoro – Halte Kepuh – Stasiun Pagotan – Halte Uteran – Halte Slambur – Halte Delopo – Halte Umbul – Stasiun Milir – Halte Kanten – Halte Polorejo – Stasiun Ponorogo – Halte Surodikraman – Stasiun Siman – Halte Brahu – Halte Grageh – Halte Demangan – Stasiun Jetis – Halte Ngasinan – Stasiun Balong – Halte Nailan – Halte Banggel – Halte Broto – Stasiun Slahung.

Tabel 2 Kelas Jalan Madiun-Slahung

Kelas Jalan	Daya Angkut (ton/tahun)	V maks (km/jam)	P maks gandar (ton)	Tipe Rel	Jenis Bantalan	Jenis Penambatan	Tebal Balas Atas (cm)	Lebar Bahu Balas (cm)
V	<2,5.10 ⁶	80	18	R42	Beton/Kayu/Baja	ET	25	35

2. METODOLOGI PENELITIAN

Metodologi penelitian yang digunakan adalah survey lapangan, wawancara dan studi literatur. Hasil dari survey lapangan dipadukan dengan hasil dari penelitian-penelitian yang sudah ada.

3.1 Lokasi Penelitian

Pelaksanaan penelitian dilaksanakan di Kantor Kecamatan Slahung Kabupaten Ponorogo, PG. Kanigoro Madiun, sepanjang jalur Madiun – Slahung serta Akademi Perkeretaapian Indonesia. Pemilihan lokasi tersebut dikarenakan Kantor Kecamatan Slahung memiliki data lengkap mengenai data statistik dan kondisi masyarakat desa di Kecamatan Slahung. Sedangkan, PG. Kanigoro Madiun memiliki data lengkap mengenai sejarah jalur kereta api Madiun – Slahung.

3.2 Teknik Pengumpulan Data dan Melakukan Survey

Untuk memperoleh data yang akurat penulis menggali informasi melalui data yang dimiliki oleh Kantor Kecamatan Slahung Kabupaten Ponorogo, PG. Kanigoro. Kegiatan wawancara dilakukan di beberapa desa di Kecamatan Slahung mengenai

kriteria moda transportasi pedesaan pilihan masyarakat. Sedangkan, survey lapangan sepanjang jalur Madiun – Slahung untuk mengenai kondisi jalur kereta api saat ini Penulis juga menggunakan media internet untuk mendapatkan jurnal elektronik, serta kamera untuk mendokumentasikan penelitian. Penulis juga menggunakan scanner untuk mengkopi gambar atau tabel. Dalam survey lapangan dan studi literatur yang penulis lakukan, penulis menyimpulkan hal-hal sebagai berikut:

3.2.1 Keterbatasan Transportasi Darat

Transportasi merupakan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal (dari mana kegiatan pengangkutan dimulai) ke tempat tujuan (dimana kegiatan pengangkutan diakhiri). Transportasi merupakan salah satu aspek yang penting bagi suatu negara. Transportasi yang baik akan mempermudah masyarakat untuk beraktivitas dalam berbagai aspek seperti aspek perekonomian, aspek perindustrian, ataupun aspek lainnya yang dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat.



Gambar 3 Kerusakan di Ruas Jalan Desa Ngasinan Kecamatan Slahung

Kondisi jalan darat yang buruk mengakibatkan masyarakat desa-desa di Kecamatan Slahung tidak bisa mengoptimalkan potensi pertanian yang besar. Hasil panen masyarakat yang mayoritas sebagai petani tidak dapat terjual dengan harga yang tinggi karena akses yang buruk. Sehingga masyarakat hanya dapat menjual hasil panennya di kalangan sekitar

desa-desa di Kecamatan Slahung. Hal ini yang membuat masyarakat enggan mengoptimalkan hasil panen mereka karena tidak memiliki nilai ekonomis tinggi.

3.2.2 Rendahnya Kualitas Pendidikan Masyarakat Desa

Pendidikan adalah salah satu faktor terpenting dalam pembangunan desa. Dengan adanya pendidikan yang tinggi masyarakat desa akan memiliki pengetahuan yang luas, sehingga dapat memberikan inovasi dalam pengolahan potensi desa. Kualitas pendidikan masyarakat desa di Kecamatan Slahung sangat rendah terlihat dari prosentase penduduk yang hanya tamat SD sebesar 39,18% dan yang belum atau tidak tamat sekolah sebesar 9,98%.



Gambar 4 Siswi SDN 02 Slahung

Kondisi ini mengakibatkan karakter masyarakat desa di Slahung hanya bekerja sebagai pekerja berat, sehingga potensi pertanian yang besar dengan permasalahan yang ada tidak mampu terpecahkan oleh masyarakat desa. Jarak yang jauh dari pusat pendidikan mengakibatkan masyarakat desa mengurungkan niat untuk melanjutkan jenjang sekolah yang lebih tinggi.

3. ANALISIS DATA

4.1 Keunggulan Kereta Api sebagai Moda Transportasi Dibanding Moda Lain

Berdasarkan hasil penghitungan konsumsi BBM dengan metode analogi perjalanan berbagai moda transportasi Surabaya-Jakarta diperoleh data pada tabel berikut:

Tabel 3 Konsumsi Energi Antar Moda

Moda Transportasi	Konsumsi Energi BBM/Km	Kapasitas Angkut Penumpang	Kapasitas Angkut Barang	Penggunaan Energi BBM/Km/orang	Penggunaan Energi BBM/Km/ton
Kereta Api	3 liter	1500 orang	1200 ton	0,002	0,0025
Bus	0,5 liter	60 orang	-	0,0083	-
Truck	0,5 liter	-	40 ton	-	0,0125
Kapal	10 liter	1500 orang	2200 ton	0,0067	0,0045
Pesawat	40 liter	150 orang	14 ton	0,267	2,85

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa kereta api membutuhkan energi paling sedikit dalam hal angkut barang dan penumpang dengan 0,002 liter/Km/orang dan 0,0025 liter/Km/ton dibanding dengan moda transportasi yang lain. Sehingga, biaya yang dikeluarkan oleh kereta api juga yang paling murah dengan estimasi harga solar sebesar Rp5.950/liter, maka kereta api hanya memerlukan Rp14.875/Km/ton. Dengan estimasi harga avtur sebesar Rp 9.200/liter, maka pesawat memerlukan Rp 26.220/Km/ton. Data mengenai biaya antar moda dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4 Biaya Antar Moda

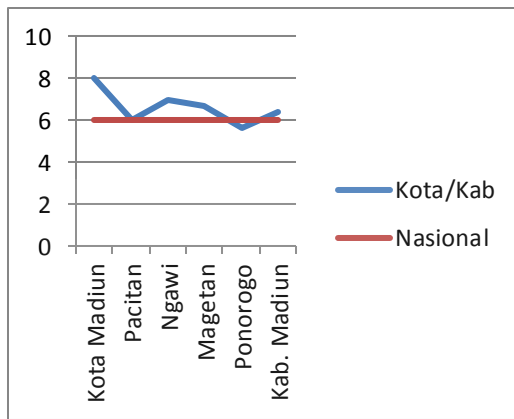
Moda Transportasi	Harga Energi (per liter)	Biaya Angkut Penumpang (Rp/Km/orang)	Biaya Angkut Barang (Rp/Km/ton)
Kereta Api	Rp 5.950	Rp 11,9	Rp 14,87
Bus	Rp 5.950	Rp 49,38	-
Truck	Rp 5.950	-	Rp 74,37
Kapal	Rp 5.950	Rp 39,87	Rp 23,8
Pesawat	Rp 9.200	Rp 2.392	Rp 26.220

Pada umumnya pengiriman barang masih menggunakan truck, padahal dari tabel diatas diketahui bahwa kereta api memerlukan biaya yang paling murah dalam pengiriman barang hanya Rp 14,87/Km/ton.

4.2 Pengembangan Potensi Desa di Kecamatan Slahung

4.2.1 Kota Madiun sebagai Pusat Perekonomian Daerah

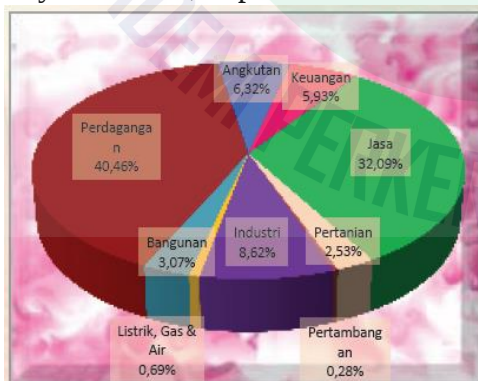
Laju pertumbuhan ekonomi merupakan suatu indikator yang menggambarkan tingkat pertumbuhan ekonomi. Penghitungan pertumbuhan ekonomi berdasarkan pada PDRB atas dasar harga konstan. Perbandingan pertumbuhan ekonomi Kota/Kabupaten di Karesidenan Madiun dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 5 Pertumbuhan Ekonomi Kota/Kabupaten di Karesidenan Madiun Tahun 2015

Pertumbuhan ekonomi Kota Madiun tumbuh paling tinggi dari daerah lainnya sebesar 8,07%. Pertumbuhan ekonomi Kota Madiun juga melampaui pertumbuhan ekonomi rata-rata Indonesia yang hanya sebesar 5,95%. Sedangkan Kabupaten Ponorogo, pertumbuhan ekonomi paling rendah diantara daerah lainnya di Karesidenan Madiun hanya sebesar 5,67%. Kabupaten Ponorogo juga dibawah rata-rata pertumbuhan ekonomi Nasional.

Berbeda dengan kabupaten di sekelilingnya yang memiliki potensi besar di sektor pertanian, Kota Madiun justru lebih berkembang pada sector perdagangan, jasa dan industri. Karena memiliki potensi pada sektor itulah Kota Madiun memiliki slogan “Kota Gadis” (Perdagangan dan Industri). Hasil Survei Tenaga Kerja Nasional (Sakernas) tahun 2013, sekitar 40,46 persen penduduk Kota Madiun bekerja pada sektor perdagangan, hotel dan restoran, di sektor jasa sebesar 32,09 persen dan di sektor industry sebesar 8,62 persen.

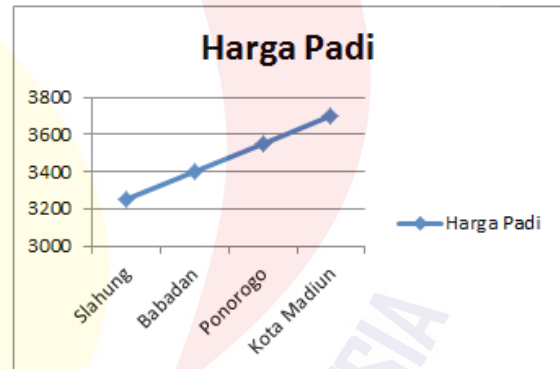


Gambar 6 Persentase Penduduk Sesuai dengan Lapangan Pekerjaan Kota Madiun

Berdasarkan status pekerjaannya, sebagian besar penduduk Kota Madiun yang bekerja berstatus sebagai buruh/karyawan yaitu sebesar 55,56 persen. Sedangkan yang berstatus pekerja keluarga/tak dibayar menempati urutan kedua sebesar 16,77 persen. Penduduk yang berstatus berusaha sendiri terdapat sekitar 16,64 persen. Hanya 1,03 persen penduduk yang berstatus pekerja bebas di sector pertanian, di dalam kelompok ini termasuk buruh tani.

4.2.2 Pertanian sebagai Potensi Desa di Kecamatan Slahung

Kondisi geografis Slahung yang berada di kaki gunung Wilis mengakibatkan tanah di daerah ini subur, sangat tepat sebagai daerah pertanian. Dengan mayoritas penduduk sebagai petani, tanaman beras muncul sebagai tanaman komoditi utama pada daerah ini. Namun, sektor pertanian sebagai penopang utama perekonomian belum mampu mendorong pertumbuhan ekonomi desa. Hal ini karena harga beras yang relatif rendah pada daerah ini.

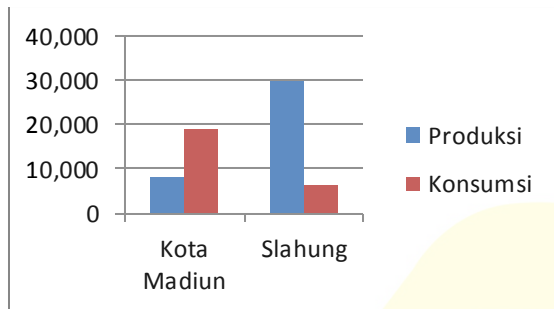


Gambar 7 Harga Jual Padi

Dari hasil survey harga jual padi diberbagai tempat diketahui bahwa harga jual di Kota Madiun lebih tinggi yaitu sebesar Rp 3.700/kg untuk padi kering. Sedangkan harga jual di daerah Kecamatan Slahung rata-rata paling rendah yaitu sebesar Rp 3.250/kg. Harga jual beras kering di Kecamatan Babadan sebesar Rp 3.400/kg dan harga jual di Ponorogo sebesar Rp 3.550/kg. Terdapat selisih Rp 450/kg antara harga jual di Slahung dan Kota Madiun.

4.2.3 Keterkaitan Slahung dan Kota Madiun

Pertumbuhan ekonomi Kota Madiun yang ditopang di bidang perdagangan, mengakibatkan sektor pertanian semakin terdesak. Oleh karena itu, Kota Madiun membutuhkan daerah satelit yang mampu mendukung sektor pertanian Kota Madiun yang kritis.



Gambar 8 Produksi Beras Kota Madiun dan Slahung

Produksi beras Kota Madiun per tahun sebesar 8.165,7 ton per tahun, tapi konsumsi penduduk Kota Madiun sebesar 19.093,84 ton per tahun. Terdapat defisit beras sebesar 10.928,143 ton per tahun. Sedangkan, produksi beras di Slahung sebesar 29.607 ton per tahun, untuk konsumsi penduduk Slahung hanya sebesar 6.180 ton per tahun. Terdapat surplus beras sebanyak 23.427,073 ton per tahun.

Hal ini dapat menjadi peluang bagi petani Kecamatan Slahung untuk menjual hasil berasnya ke Kota Madiun yang membutuhkan beras untuk memenuhi kebutuhan penduduk Kota Madiun. Kota Madiun sebagai pusat perdagangan di Karesidenan Madiun juga sebagai tempat yang tepat untuk memasarkan hasil surplus beras petani Slahung karena harga jual yang lebih tinggi. Dengan menjual padi ke Kota Madiun, petani desa di Slahung akan mendapat keuntungan Rp 10.542.182.850 per tahun dari sektor pertanian padi.

4.2.4 Tebu Sumber Ekonomi Masyarakat Desa di Slahung pada Tahun 1980 an

Terdapat tiga pabrik gula di Kota Madiun, mengakibatkan tebu sebagai bahan baku utama sangat dibutuhkan dalam jumlah banyak. Pada masa sebelum tahun 1984, jalur

kereta api Madiun-Slahung digunakan sebagai transportasi utama pengangkutan tebu dari Slahung menuju pabrik-pabrik gula di Kota Madiun.

Tabel 5 Luas Lahan Pertanian Slahung

Kecamatan	Lahan Sawah (Ha)	Lahan Non Sawah (Ha)	Lahan Pertanian (Ha)
Slahung	2.165,94	2.458,06	4.624

Terjadi pergantian penanaman komoditas pertanian di Kecamatan Slahung, sebelum tahun 1984, tanaman tebu menjadi komoditas utama masyarakat. Namun, pada tahun 2015 tanaman tebu tidak dapat ditemui lagi di wilayah Kecamatan Slahung seiring penutupan jalur eksisting kereta api Madiun-Slahung. Dengan luas lahan non sawah sebesar 2.458,06 ha, jika lahan tersebut dimanfaatkan dengan ditanami tebu seperti dahulu, maka akan menghasilkan tebu sebanyak 491.600 ton. Dengan harga jual tebu di pabrik gula di Kota Madiun rata-rata sebesar Rp 5.000, petani di Slahung akan menghasilkan uang dengan menjual di Kota Madiun sebesar Rp 2.458.000.000.000 per tahun. Hal ini adalah potensi tebu yang perlu disosialisasikan kembali ke petani Slahung karena memiliki potensi yang tinggi. Dapat disimpulkan bahwa potensi pertanian Slahung jika dimanfaatkan secara maksimal dengan menjual padi dan tebu sebagai komoditas utama ke Kota Madiun sebanyak Rp 2.468.542.182.850 per tahun.

4.3 Reaktivasi Jaringan Jalur Kereta Api Madiun – Ponorogo

4.3.1 Peta Jaringan Jalur Madiun-Slahung

Jarak jalur kereta api Madiun-Slahung sejauh 56 km dengan terdapat 9 stasiun besar dan 17 halte kecil. Daftar stasiun dan halte yang terletak di sepanjang jalur dari Madiun hingga Slahung adalah: Stasiun Madiun – Halte Madiun Pasar Besar – Halte Sleko – Stasiun Kanigoro – Halte Kepuh – Stasiun Pagotan – Halte Uteran – Halte Slambur –

Halte Delopo – Halte Umbul – Stasiun Milir – Halte Kanten – Halte Polorejo – Stasiun Ponorogo – Halte Surodikraman – Stasiun Siman – Halte Brahu – Halte Grageh – Halte Demangan – Stasiun Jetis – Halte Ngasinan – Stasiun Balong – Halte Nailan – Halte Banggel – Halte Broto – Stasiun Slahung.



Gambar 9 Peta Jaringan Jalur KA Madiun-Slahung

Berdasarkan hasil survey yang telah dilakukan kondisi baik atau terlihat jelas sebesar 61% dan 39% dalam kondisi buruk atau tertutup oleh tanah maupun jalan raya. Dalam reaktivasi jalur ini pemerintah hanya perlu melakukan pembebasan lahan sebesar 39% dari panjang jalur keseluruhan atau sepanjang 22,5 km. Kriteria baik dengan indikasi bahwa badan jalan rel dan balas terlihat dalam keadaan utuh. Sedangkan, kriteria buruk dengan indikasi bahwa badan jalan rel dan balas tidak terlihat lagi, baik ditutup aspal jalan atau perumahan.

Tabel 6 Kondisi Jalur Madiun –Slahung

Jalur (antar stasiun)	Kondisi Jalur / Panjang (m)			Prosentase	
	Baik	Buruk	Total	Baik	Buruk
Madiun – Kanigoro	1000	1900	2900	34%	66%
Kanigoro – Pagotan	4000	3000	7000	57%	43%
Pagotan – Milir	8700	3100	11800	74%	26%
Milir – Ponorogo	2600	2300	4900	53%	47%
Ponorogo – Siman	2900	900	3800	76%	24%
Siman – Jetis	2900	1200	4100	71%	29%
Jetis – Balong	3100	1900	5000	62%	38%
Balong – Slahung	10300	8200	18500	56%	44%
Jumlah	35500	22500	58000	61%	39%

Jalur kereta api Madiun-Slahung yang terletak ditengah lahan pertanian akan mempersingkat waktu distribusi dari lahan pertanian menuju pusat perdagangan yaitu

Kota Madiun. Waktu yang singkat akan memangkas biaya bongkar muat barang, karena tidak memerlukan pengalihan moda dalam bongkar muat barang. Dengan adanya jalur kereta api di tengah lahan pertanian, petani akan dengan mudah memuat hasil panennya ke dalam gerbong kereta api untuk didistribusikan ke pusat perdagangan.

4.3.2 Analisis SWOT reaktivasi jalur KA Madiun – Slahung

1. *Strength* (Kelebihan)
 - a. Kereta api lebih murah karena hanya memerlukan 0,002 bbm/km/org dan 0.0025 bbm/km/ton.
 - b. Kereta api tidak mengalami kemacetan karena berjalan diatas jalan rel yang tidak semua jenis kendaraan dapat melewatinya.
 - c. Lebih ramah lingkungan karena konsumsi bahan bakar relative lebih sedikit dibanding dengan moda transportasi lain.
 - d. Dapat menangkut lebih banyak muatan dalam sekali jalan dibanding dengan moda lain.
2. *Weakness* (Kekurangan)
 - a. Kurang fleksibel karena hanya bisa berjalan diatas jalan rel.
 - b. Membutuhkan biaya investasi tinggi
3. *Opportunity* (Kesempatan)
 - a. Membuka peluang usaha baru bagi masyarakat yang berada di sekitar stasiun.
 - b. Membuka peluang investasi di sekitas jalur KA
4. *Threat* (Ancaman)
 - a. Demo dari masyarakat atas pembebasan lahan guna reaktivasi jaringan jalur KA.
 - b. Protes dari sopir truk ataupun bus karena mengurangi jumlah pelanggan.

4.4 Pengaruh Moda Transportasi Kereta Api bagi Masyarakat Slahung

Sesuai dengan keadaan saat ini, pengiriman hasil bumi dari kecamatan Slahung ke Kota Madiun masih menggunakan jalur darat yaitu menggunakan truk dan pick up. Dengan

adanya moda baru yaitu kereta api akan sangat memudahkan pengiriman barang dari kecamatan Slahung ke Kota Madiun. Sesuai dengan table 4.1 dan table 4.2 kereta api memiliki efisiensi paling tinggi dengan penggunaan energy sebesar 0,0025 liter/km/ton dan harga paling murah yaitu sebesar Rp. 14,87 per km/ton.

Meningkatkan perekonomian suatu daerah haruslah didukung dengan sumber daya manusia yang berkualitas, yang mampu mengolah sumber daya alam yang ada secara maksimal. Sesuai data pada gambar 4.3 prosentase penduduk yang hanya tamat SD sebesar 39,18% dan yang belum atau tidak tamat sekolah sebesar 9,98%.

Untuk menunjang pendidikan suatu daerah haruslah dibutuhkan akomodasi yang tepat guna. Kereta api merupakan salah satu transportasi yang efisien dalam angkutan penumpang. Dengan adanya kereta api akan memudahkan akomodasi penduduk kecamatan Slahung untuk menempuh pendidikan yang lebih tinggi di kota Madiun.

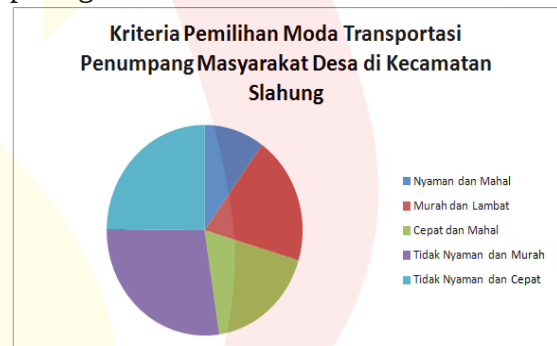
Tabel 7 Perbandingan antara Kereta Api, Truk, dan Bus

Unsur perbandingan	KERETA API	TRUK	BUS
Konsumsi Energi	0,002 bbm/km/orang 0,0025 bbm/km/ton	0,0125 bbm/km/ton	0,0083 bbm/km/org
Kapasitas angkut	1500 orang 1200 ton	40 ton	60 org
Biaya	- Rp. 11,9/km/org - Rp. 14,87/km/ton	Rp. 74,37/km/ton	Rp. 49,38/km/org
Ketepatan waktu	- Tidak mengalami kemacetan - Prioritas utama	- Dapat mengalami kemacetan - Bukan prioritas utama	- Dapat mengalami kemacetan - Bukan prioritas utama
Pra sarana	Rel	Jalan raya	Jalan raya

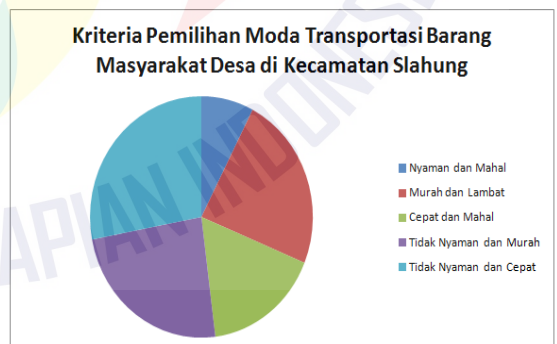
Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa Kereta Api merupakan moda transportasi yang paling efisien. Sesuai table diatas kereta api merupakan moda transportasi yang paling hemat energy dengan jumlah konsumsi energy sebesar 0,002 bbm/km/org dan 0,0025 bbm/km/ton disbanding dengan truk dengan jumlah sebesar 0,0125 bbm/km/ton

dan bus dengan jumlah sebesar 0,0083 bbm/km/org. Dengan kapasitas angkut yang besar, kereta api dapat mengangkut penumpang maupun barang dengan jumlah yang besar dengan hanya sekali jalan, yaitu sebesar 1500 org dan 1200 ton. Sedangkan truk akan membutuhkan 30 armada untuk mengangkut jumlah barang yang sama dengan sekali jalan, dan itu akan membuat kondisi jalan menjadi rusak, atau dengan 30 kali perjalanan truk akan menyamai jumlah barang yang sama dengan kereta api, dengan waktu yang lama. Bus harus menyiapkan 25 armada untuk mencapai jumlah penumpang yang sama dengan kereta api, atau mengalami 25 kali perjalanan dengan waktu tempuh yang lama.

Didalam melakukan penelitian penulis melakukan wawancara dengan masyarakat desa-desa di Kecamatan Slahung dengan jumlah koresponden sejumlah 250 orang dengan berbagai macam profesi, umur dan jenis kelamin mengenai kriteria moda pilihan masyarakat. Hasil dari angket dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 10 Kriteria Pemilihan Moda Transportasi Penumpang di Kecamatan Slahung



Gambar 11 Kriteria Pemilihan Moda Transportasi Masyarakat Desa di Kecamatan Slahung

Masyarakat memilih moda transportasi dengan kriteria nyaman dan mahal untuk penumpang sebanyak 25 dan 19 untuk transportasi barang. Kriteria murah dan lambat untuk penumpang sebanyak 49 dan barang berjumlah 59. Selanjutnya, kriteria cepat dan mahal berjumlah 45 dan 42 untuk penumpang dan barang. Tidak nyaman dan murah sebanyak 69 untuk penumpang dan 60 untuk barang. Kriteria terakhir yaitu tidak nyaman dan cepat sebesar 62 untuk penumpang dan 70 untuk barang. Sedangkan untuk kriteria tidak nyaman dan mahal tidak masuk kedalam kriteria pilihan masyarakat. Untuk data lebih rinci dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 8 Penilaian Angkutan Penumpang dan Barang

Unsur yang dinilai	Kriteria Penilaian					Total
	Nyaman & Mahal	Murah & Lambat	Cepat & Mahal	Tdk Nyaman & Murah	Tidak Nyaman & Cepat	
Angkutan Penumpang	25	49	45	69	62	250
Angkutan Barang	19	59	42	60	70	250

Hasil di atas menunjukkan bahwa masyarakat lebih memilih moda transportasi yang murah, cepat tapi dalam segi kenyamanan tidak terlalu dibutuhkan. Sesuai dengan keunggulan kereta api lebih murah dan lebih cepat dibanding dengan bus dan truk. Dapat disimpulkan bahwa masyarakat di daerah kecamatan Slahung membutuhkan moda kereta api.

5. PENUTUP

5.1 Kesimpulan

1. Moda transportasi kereta api lebih efisien dibanding bus dan truk dalam hal konsumsi energy dan biaya. Kereta Api hanya mengonsumsi 0,002 bbm/km/org untuk angkutan penumpang dan 0,0025 bbm/km/ton untuk angkutan barang.
2. Kecamatan Slahung dengan sumber pendapatan terbesar pada sektor pertanian terutama pada produksi tebu dan padi akan memperoleh keuntungan sebesar Rp 2.468.542.182.850,00 per tahun

apabila menjual hasil penen tersebut di kota Madiun.

3. Jalur kereta api KA Madiun – Slahung sebagian besar berada di tengah lahan pertanian dan sebagian besar dalam kondisi baik dengan total panjang 58 kilometer, yang mana akan memudahkan petani untuk mendistribusikan hasil penen ke pusat perdagangan.
4. Masyarakat di daerah kecamatan Slahung dapat menerima moda kereta api karena lebih murah dan cepat dibanding moda lainnya.

5.2 Saran

1. Sosialisasi dari pemerintah sangat diperlukan oleh masyarakat mengenai efisiensi kereta api.
2. Perlu diadakannya studi lebih lanjut mengenai reaktivasi jalur Madiun-Ponorogo.

6 DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. 2015. *Kabupaten Ponorogo Dalam Angka*. Ponorogo: Badan Pusat Statistik
- Badan Pusat Statistik. 2015. *Kecamatan Slahung Dalam Angka*. Ponorogo: Badan Pusat Statistik
- Badan Pusat Statistik. 2015. *Kota Madiun Dalam Angka*. Madiun: Badan Pusat Statistik
- Badan Pusat Statistik. 2015. *Statistik Daerah Kecamatan Slahung*. Ponorogo: Badan Pusat Statistik
- Badan Pusat Statistik. 2015. *Statistik Daerah Kota Madiun*. Madiun: Badan Pusat Statistik
- Republik Indonesia. 2007. *Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian*. Jakarta: Sekretariat Negara.