BAB III

OBJEK PENELITIAN

3.1 Gambaran Umum Kota Bandung

3.1.1 Sejarah Kota Bandung

Kota Bandung merupakan sebuah kota dan sekaligus menjadi ibu kota dari Provinsi Jawa Barat. Kota Bandung merupakan kota terbesar ketiga di Indonesia setelah Jakarta dan Surabaya. Kota Bandung yang bersejarah ini berdiri sebuah perguruan tinggi teknik pertama di Indonesia (*Technische Hoogeschool*). Kota Bandung pernah menjadi tempat berlangsungnya Konferensi Asia-Afrika pada tahun 1955. Konferensi yang yang menyuarakan semangat anti kolonialisme.

Kata Bandung berasal dari kata bendung atau bendungan, karena terbendungnya sungai Citarum oleh lava Gunung Tangkuban Perahu yang kemudian membentuk telaga. Legenda yang diceritakan oleh orang-orang tua di Kota Bandung mengatakan bahwa nama "Bandung" diambil dari sebuah kendaraan air yang terdiri dari dua perahu yang diikat berdampingan. Kendaraan air yang disebut perahu bandung digunakan oleh Bupati Bandung yaitu R.A. Wiranatakusumah II. R.A. Wiranatakusumah II berlayar dengan perahu bandung di sungai Citarum dalam mencari tempat kedudukan kabupaten yang baru untuk menggantikan ibukota yang lama di Dayeuhkolot.

Kota Bandung tidak berdiri bersamaan dengan pembentukan Kabupaten Bandung. Kota Bandung dibangun dengan tenggang waktu cukup jauh setelah

Word to PDF Converter (Word to PDF Converter - Unregistered)
http://www.Word-to-PDF-Converter.net51

Kabupaten Bandung berdiri. Kabupaten Bandung dibentuk sekitar pertengahan abad ke-17 masehi, secara pasti tidak diketahui berapa lama Kota Bandung dibangun. Kota Bandung dibangun bukan atas prakarsa Daendles, melainkan atas prakarsa Bupati Bandung. Pembangunan Kota Bandung langsung dipimpin oleh Bupati. Bupati R. A Wiranatakusuma II adalah pendiri (*the founding father)* Kota Bandung.

Daendels membangun Jalan Raya Pos (*Groote Postweg*) dari Anyer di ujung Jawa Barat ke Panarukan di ujung timur Jawa Timur kira-kira 1000 km) untuk kelancaran tugasnya di Pulau Jawa. Jalan Raya Pos mulai dibangun pertengahan tahun 1808, dengan memperbaiki dan memperlebar jalan yang telah ada. Jalan raya pos itu adalah Jalan Raya Sudirman, Jalan Raya Asia Afrika, Jalan Raya Ahmad Yani, berlanjut ke Sumedang dan seterusnya. Bupati Bandung sudah merencanakan untuk memindahlan ibukota Kabupaten Bandung, bahkan telah menemukan tempat yang strategis bagi pusat pemerintahan. Tempat yang dipilih adalah lahan kosong berupa hutan. Tempat yang terletak di tepi barat sungai Cikapundung, tepi selatan jalan raya pos yang sedang dibangun (pusat Kota Bandung sekarang). Alasan pemindahan ibukota karena Krapyak tidak strategis sebagai pusat ibukota pemerintahan. Krapyak terletak di sisi selatan daerah Bandung dan sering dilanda banjir.

Tahun 1808 atau awal 1809, bupati beserta sejumlah rakyatnya pindah dari Krapyak mendekati lahan yang akan dijadikan ibukota baru. Bupati bermula tinggal di Cikalintu (daerah Cipaganti), kemudian pindah ke Balubur Hilir, selanjutnya ke

Kampur Bogor (Kebon Kawung, pada lahan Gedung Pakuan Sekarang). Tanggal 21 Februari 1906, pada masa pemerintahan R.A.A Martanegara (1893-1918). Kota Bandung sebagai ibukota Kabupaten Bandung, statusnya berubah menjadi *Gemente* (Kota Pradja), dengan pejabat Walikota pertama adalah tuan B. Coops. Sejak saat itulah Kota Bandung resmi terlepas dari pemerintahan Kabupaten Bandung sampai sekarang.

Kota Bandung mulai dijadikan sebagai kawasan pemukiman sejak pemerintahan kolonial Hindia-Belanda. Gubernur Jenderal pada saat itu Herman Willem Daendels, mengeluarkan surat keputusan tanggal 25 September 1810 tentang pembangunan sarana dan prasarana untuk kawasan ini. Kota Bandung dengan luas wilayah saat itu sekitar 900 ha bertambah menjadi 8.000 ha di tahun 1949.

Pada masa perang kemerdekaan tanggal 24 Maret 1946, sebagian kota Bandung di bakar oleh para pejuang kemerdekaan sebagai bagian dalam strategi perang saat itu. Peristiwa ini dikenal dengan sebutan Bandung Lautan Api dan diabadikan dalam lagu Halo-Halo Bandung. Kota Bandung kemudian ditinggalkan oleh sebagian penduduknya yang mengungsi ke daerah lain. Pada tanggal 18 April 1955 di Gedung Merdeka yang dahulu bernama "*Concordia*" (Jl. Asia Afrika, sekarang) berseberangan dengan Hotel Savoy Homann, diadakan untuk pertama kalinya Konferensi Asia-Afrika. Konferensi Tingkat Tinggi Asia-Afrika 2005 kemudian diadakan di kota Bandung pada 19 April-24 April 2005.

3.1.2 Letak Geografis Kota Bandung

Secara geografis Kota Bandung terletak di wilayah Jawa Barat dan merupakan Ibu kota Provinsi Jawa Barat. Kota Bandung terletak di antara 107^0 – 43^0 Bintang Timur dan 6^0 00 – 6^0 20 Lintang Selatan. Kota Bandung terletak pada ketinggian 768 Meter di atas permukaan laut, titik tertinggi di daerah Utara dengan ketinggian 1.050 Meter dan terendah di sebelah Selatan adalah 675 Meter di atas permukaan laut. Kota Bandung di bagian Selatan permukaan tanah relatif datar, sedangkan di wilayah Kota Bandung bagian Utara berbukit-bukit, sehingga merupakan panorama yang indah. Adapun batas-batas administratif Kota Bandung, sebagai berikut :

1) Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Lembang Kabupaten Bandung Barat.
2) Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Cileunyi Kabupaten Bandung.
3) Sebelah Barat berbatasan dengan Jalan Terusan Pasteur, Cimahi Utara, Cimahi Selatan dan Kota Cimahi.
4) Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Dayeuh Kolot, Bojongsoang, Kabupaten Bandung.

Kota Bandung sebagai bagian dari Metropolitan Bandung harus

mewujudkan masyarakat yang damai, demokratis, berkeadilan, berdaya saing, maju dan sejahtera dalam wadah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang didukung oleh masyarakat kota yang sehat, mandiri, beriman, bertaqwa, berakhlak mulia, cinta tanah air, berkesadaran hukum dan lingkungan, menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi, memiliki etos kerja yang tinggi, dan berdisiplin.

Lokasi Kota Bandung cukup strategis baik dilihat dari segi komunikasi, perekonomian maupun keamanan, hal ini disebabkan:

1) Kota Bandung terletak pada poros pertemuan poros jalan raya :
    a. Barat Timur yang memudahkan hubungan dengan Ibukota Negara.
    b. Utara Selatan yang memudahkan lalu lintas ke daerah perkebunan (Subang dan Pangalengan).
2) Letak yang tidak terisolasi serta dengan komunikasi yang baik akan memudahkan aparat keamanan untuk bergerak ke setiap penjuru.

Kota Bandung juga mempunyai Kecamatan. Kecamatan merupakan unsur pelaksana dan penunjang Pemerintah Daerah yang masing-masing dipimpin oleh seorang Camat dan berada di bawah serta bertanggung jawab kepada Walikota sesuai dengan spesifikasi tugas pokok dan fungsinya. Tugas pokok Kecamatan yaitu melaksanakan sebagian kewenangan yang dilimpahkan oleh Walikota dibidang pemerintahan, pembangunan, perekonomian, kemasyarakatan, ketentraman dan ketertiban serta koordinasi dengan instansi otonom dan UPTD di wilayah kerjanya.

Kota Bandung terdiri dari 27 Kecamatan, diantaranya Kecamatan Sukasari, Kecamatan Sukajadi, Kecamatan Cicendo, Kecamatan Andir, Kecamatan Cidadap, Kecamatan Coblong, Kecamatan Bandung Wetan, Kecamatan Cibeunying Kidul, Kecamatan Cibeunying Kaler, Kecamatan Sumur Bandung, Kecarnatan Bojongloa Kaler, Kecamatan Astana anyar, Kecamatan Babakan Ciparay, Kecamatan Bojongloa Kidul, Kecamatan Bandung Kulon, Kecamatan Regol, Kecamatan Lengkong, Kecamatan Batununggal, Kecamatan Kiaracondong, Kecamatan Arcamanik, Kecamatan Bandung Kidul, Kecamatan Cicadas, Kecamatan Ujungberung, Kecamatan Rancasari, Kecarnatan Margacinta, Kecamatan Cibiru, dan Kecamatan Antapani.

3.1.3 Visi dan Misi Kota Bandung

Visi yang dimiliki oleh Kota Bandung yaitu Terwujudnya Kota Bandung Sebagai Kota Jasa Yang Bermartabat (Bersih, Makmur, Taat Dan Bersahabat). Pemerintah Kota Bandung akan merealisasikan keinginan, harapan, serta tujuan sebagaimana tertuang dalam visi yang telah ditetapkan. Pemerintah bersama elemen seluruh masyarakat Kota Bandung harus memahami akan makna dari visi tersebut yaitu:

1. Kota Bandung sebagai Kota Jasa harus bersih dari sampah, bersih praktik korupsi, kolusi dan nepotisme (KKN), penyakit masyarakat (judi, pelacuran, narkoba, premanisme dan lainnya), serta perbuatan-perbuatan tercela lainnya yang bertentangan dengan moral, agama dan budaya

masyarakat atau bangsa;

2. Kota Bandung sebagai Kota Jasa yang memberikan kemakmuran bagi warganya;
3. Kota Bandung sebagai Kota Jasa harus memiliki warga yang taat terhadap agama, hukum dan aturan. Aturan yang ditetapkan untuk menjaga keamanan, kenyamanan dan ketertiban kota;
4. Kota Bandung sebagai Kota Jasa harus memiliki warga yang bersahabat, santun, akrab dan dapat menyenangkan bagi orang yang berkunjung serta menjadikan kota yang bersahabat dalam pemahaman kota yang ramah lingkungan.

Secara harfiah, bermartabat diartikan sebagai harkat atau haraga diri, yang menunjukkan eksistensi masyarakat kota yang dapat dijadikan teladan karena kebersihan, kemakmuran, ketaatan, ketaqwaan dan kedisiplinannya. Kota jasa yang bermartabat adalah kota yang menyediakan jasa pelayanan yang didukung dengan terwujudnya kebersihan, kemakmuran, ketaatan, ketaqwaan, dan kedisiplinan masyarakatnya.

Pemahaman tersebut sangatlah rasional pada kurun waktu lima tahun kedepan. Diperlukan langkah dan tindakan pemantapan (revitalisasi, reaktualisasi, reorientasi dan refungsionalisasi) yang harus dilakukan oleh pemerintah Kota Bandung beserta masyarakatnya. Langkah yang didukung secara politis oleh pihak legislatif melalui upaya-upaya yang lebih keras, cerdas dan terarah namun tetap ramah dalam meningkatkan akselerasi pembangunan. Langkah yang tepat guna

tercapainya kemakmuran dan kesejahteraan masyarakat.

Misi adalah tugas yang diemban Pemerintah Kota Bandung meliputi :

1. Mengembangkan sumber daya manusia yang handal yang religius, Yang mencakup pendidikan, kesehatan dan moral keagamaan.
2. Mengembangkan perekonomian kota yang adil, yang mencakup peningkatan perekonomian kota yang tangguh, sehat dan berkeadilan dalam rangka meningkatkan pendapatan masyarakat, menciptakan lapangan kerja dan kesempatan berusaha.
3. Mengembangkan sosial budaya kota yang ramah dan berkesadran tinggi, serta berhati nurani, yang mencakup peningkatan partisipasi masyarakat dalam rangka meningkatkan ketenagakerjaan, meningkatkan kesejahteraan sosial, keluarga, pemuda dan olah raga serta kesetaraan gender.
4. Meningkatkan penataan kota, yang mencakup pemeliharaan serta peningkatan prasarana dan sarana kota agar sesuai dengan dinamika peningkatan kegiatan kota dengan tetap memperhatikan tata ruang kota dan daya dukung lingkungan kota.
5. Meningkatkan kinerja pemerintah kota secara professional, efektif, efisien akuntabel dan transparan, yang mencakup pemberdayaan aparatur pemerintah dan masyarakat.

Mengembangkan sistem keuangan kota, mencakup sistem pembiayaan pembangunan yang dilaksanakan pemerintah, swasta dan masyarakat.

3.1.4 Pariwisata dan Budaya Di Kota Bandung

Kota kembang merupakan sebutan lain untuk Kota Bandung. Kota Bandung dahulunya disebut juga dengan *Parijs van Java*. Kota Bandung dikenal sebagai kota belanja, dengan *mall* dan *factory outlet* yang banyak tersebar di kota ini. Pada tahun 2007, *British Council* menjadikan kota Bandung sebagai *pilot project* kota terkreatif se-Asia Timur. Saat ini Kota Bandung merupakan salah satu kota tujuan utama pariwisata dan pendidikan.

Sejak dibukanya Jalan Tol Padaleunyi, Kota Bandung telah menjadi tujuan utama dalam menikmati liburan akhir pekan terutama dari masyarakat yang berasal dari Jakarta sekitarnya. Kota Bandung selain menjadi kota wisata belanja dikenal pula dengan sejumlah besar bangunan lama berarsitektur peninggalan Belanda. Bangunan tersebut diantaranya Gedung Sate yang sekarang berfungsi sebagai kantor pemerintah Provinsi Jawa Barat, Gedung Pakuan yang sekarang menjadi tempat tinggal resmi gubernur provinsi Jawa Barat, Gedung Dwi Warna atau *Indische Pensioenfonds* sekarang digunakan oleh Kementerian Keuangan Republik Indonesia untuk Kantor Wilayah XII Ditjen Pembendaharaan Bandung, Villa Isola sekarang digunakan Universitas Pendidikan Indonesia, Stasiun Hall atau Stasiun Bandung dan Gedung Kantor Pos Besar Kota Bandung.

Kota Bandung memiliki beberapa ruang publik seni seperti museum, gedung pertunjukan dan galeri diantaranya Gedung Merdeka, Museum Sri Baduga yang didirikan pada tahun 1974 dengan menggunakan bangunan lama bekas Kawedanan Tegallega, Museum Geologi Bandung, Museum Wangsit Mandala

Siliwangi, Museum Barli, Gedung Yayasan Pusat Kebudayaan, Gedung Indonesia Menggugat dahulunya menjadi tempat Ir. Soekarno menyampaikan *pledoi*nya yang fenomenal (Indonesia Menggugat) pada masa penjajahan Belanda, Taman Budaya Jawa Barat (TBJB) dan Rumentang Siang.

Kota Bandung memiliki beberapa kawasan yang menjadi taman kota, selain berfungsi sebagai paru-paru kota juga menjadi tempat rekreasi bagi masyarakat di Kota Bandung. Kebun Binatang Bandung merupakan salah satu kawasan wisata yang sangat minati oleh masyarakat terutama pada saat hari minggu maupun libur sekolah. Kebun binatang ini diresmikan pada tahun 1933 oleh pemerintah kolonial Hindia-Belanda dan sekarang dikelola oleh Yayasan Margasatwa Tamansari. Kawasan wisata lain termasuk pusat perbelanjaan maupun *factory outlet* juga tersebar di Kota Bandung diantaranya, di kawasan Jalan Braga, kawasan Cihampelas, Cibaduyut (pengrajin sepatu) dan Cigondewah (pedagang tekstil). Kawasan pasar tradisional yang cukup terkenal Kota Bandung diantaranya Pasar Baru, Pasar Gedebage dan Pasar Andir.

Kota Bandung dikenal juga dengan kota yang penuh dengan kenangan sejarah perjuangan rakyat Indonesia pada umumnya. Monumen telah didirikan dalam memperingati beberapa peristiwa sejarah tersebut, diantaranya Monumen Perjuangan Jawa Barat, Monumen Bandung Lautan Api, Monumen Penjara Banceuy, Monumen Kereta Api dan Taman Makam Pahlawan Cikutra. Angklung merupakan salah satu alat musik tradisional masyarakat Sunda di kota ini dan Jawa Barat pada umumnya, alat musik ini terbuat dari bahan bambu.

3.1.5 Infrastruktur Di Kota Bandung

Peningkatan kapasitas jalan dan penataan kawasan menjadi perhatian bagi pemerintah kota untuk menjadikan kota ini menjadi kota terkemuka. Pada 25 Juni 2005 jembatan Pasupati resmi dibuka untuk mengurangi kemacetan dan menjadi *landmark* baru bagi Kota Bandung. Jembatan dengan panjang 2,8 km ini dibangun pada kawasan lembah. Jembatan ini melintasi sungai Cikapundung dan dapat menghubungkan poros barat ke timur di wilayah utara Kota Bandung.

Kota Bandung berjarak sekitar 180 km dari Kota Jakarta. Saat ini dapat dicapai melalui jalan Tol Padaleunyi (Padalarang-Cileunyi) dengan waktu tempuh antara 1,5 jam sampai dengan 2 jam. Jalan tol ini merupakan pengembangan dari jalan Tol Cipularang (Cikampek-Purwakarta-Padalarang) yang sudah dibangun sebelumnya.

Transportasi di dalam Kota Bandung, masyarakat biasanya menggunakan angkutan kota atau yang lebih akrab disebut angkot dan kereta api. Bus kota dan taksi juga menjadi alat transportasi di kota ini. Terminal bus antarkota dan provinsi di kota ini adalah terminal Leuwipanjang untuk rute barat dan terminal Cicaheum untuk rute timur.

Kota Bandung mempunyai stasiun kereta api yang setiap harinya melayani rute dari dan ke Jakarta, ataupun Semarang, Surabaya dan Yogyakarta yaitu Stasiun Bandung untuk kelas bisnis dan eksekutif. Stasiun Kiaracondong melayani rute yang sama (kecuali Jakarta) untuk kelas ekonomi. Di Kota Bandung terdapat

5 stasiun kereta api lain yang merupakan stasiun khusus peti kemas, yakni Gedebage, Cimindi, Andir, Ciroyom dan Cikudapateuh. Masyarakat sering menggunakan transportasi kereta api dikarenakan untuk menghindar dari kemacetan dan lebih murah biayanya.

Pembangunan infrastruktur kereta api merupakan salah satu rencana kerja yang mendapat prioritas pemerintah. Pemerintah melalui Departemen Perhubungan telah menyusun program revitalisasi pembangunan infrastruktur transportasi kereta api di tahun 2010. Proyek-proyek yang akan dikerjakan adalah peningkatan jalan kereta api, jembatan atau *underpass* di lintas Sumatera dan Jawa. Pembangunan perkeretaapian di Nangroe Aceh Darusalam, pembangunan jalur ganda di 8 lokasi, pembangunan *Mass Rapid Transport* Jakarta, pembangunan sarana kereta, dan modifikasi stasiun.

Permasalahan mendasar di sektor perkeretaapian nasional dikaitkan dengan angka kecelakaan yaitu banyaknya sarana dan prasarana yang sudah tua sehingga tidak layak untuk dipakai. Sarana dan prasarana pada kereta api seperti toilet. Sarana dan prasarana pada stasiun kereta api sendiri. Negara maju seperti Jepang dan negara-negara Eropa, umur ekonomis kereta api guna menjamin keselamatan penumpang maksimal adalah 5 sampai 10 tahun. Setelah lebih dari 5 sampai 10 tahun, kereta api diganti dengan sarana yang baru. Di Indonesia, setelah umur kereta mencapai 25 tahun, maka sarana tersebut diperbaiki kembali hingga seperti baru lagi (*retrofit*) tanpa penggantian perangkat.

2 Sejarah Umum Berdirinya PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung

Perkembangan PT. Kereta Api (Persero) di Bandung tidak dapat dipisahkan dari perkembangan kereta api secara nasional. Sejarah PT. Kereta Api di Bandung akan dimulai dari awal munculnya kereta api di Indonesia. Kehadiran kereta api di Indonesia ditandai dengan pencangkulan pertama oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet Van den Beele.

Pembangunan rel kereta api yang pertama berada di Desa Kemijen pada hari Jum'at tanggal 17 Juni tahun 1864. Pembangunan diprakarsai oleh *"Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij"* (NV. NISM) yang dipimpin oleh Ir. J.P de Bordes dari Kemijen menuju Desa Tanggung (26 Km) dengan lebar sepur 1435 mm. Ruas jalan dibuka untuk angkutan umum pada hari Sabtu, 10 Agustus 1867.

Keberhasilan swasta NV. NISM selain membangun rel kereta api antara Kemijen Tanggung, pada tanggal 10 Februari 1970 menghubungkan pula kota Semarang dengan Surakarta (110 Km). NV. NISM berhasil mendorong minat investor untuk membangun rel kereta api di daerah lainnya. NV. NISM berhasil meningkatkan pertumbuhan panjang rel antara tahun 1864 sampai 1900 sepanjang 3338 Km.

Pembangunan rel kereta api selain di pulau jawa dilakukan pula di Aceh pada tahun 1874. Pembangunan rel kereta api dilakukan di Sumatera Utara tahun 1886, Sumatera Barat tahun 1891 dan Sumatera Selatan tahun 1914. Pembangunan rel kereta api pun dilakukan di Sulawesi pada tahun 1922 sepanjang 47 Km antara

kota Makasar dengan Takalar. Pengoperasiannya dilakukan pada tanggal 1 Juli 1923, sisanya Ujung Pandang dengan Maros belum sempat diselesaikan. Di Kalimantan meskipun belum sempat dibangun, studi rel kereta api Pontianak dengan Sambas (220 Km) sudah diselesaikan. Di pulau Bali dan Lombok pun pernah dilakukan studi pembangunan rel kereta api.

Panjang rel kereta api di Indonesia pada tahun 1939 mencapai 6811 Km. Pada tahun 1950 panjang rel berkurang menjadi 5910 Km. Panjang rel kereta api kurang lebih 910 Km hilang. Rel kereta api yang hilang diperkirakan dibongkar semasa pendudukan Jepang dan diangkut ke Burma untuk pembangunan rel kereta api di sana.

Jenis rel kereta api di Indonesia dibedakan dengan lebar sepur 1067 mm. Rel kereta api dengan lebar sepur 750 mm di Aceh. Lintas cabang yang lain 600 mm. Tram kota rel yang dibongkar semasa pendudukan Jepang (1942 – 1943) sepanjang 43 Km. Rel kereta api yang dibangun semasa pendudukan Jepang adalah 83 Km antara Bayah dengan Cikara dan 220 Km antara Muaro dengan Pekanbaru dengan teknologi seadanya. Rel kereta api Muaro dengan Pekanbaru diprogramkan selesai pembangunan selama 15 bulan. Pembangunan rel kereta api Muaro dengan Pekanbaru mempekerjakan 27.500 orang, 25.000 diantaranya adalah Romusha. Jalan yang melintasi rawa – rawa, perbukitan, serta sungai yang deras banyak menelan korban yang makamnya bertebaran sepanjang Muaro dengan Pekanbaru.

Karyawan kereta api yang tergabung dalam “Angkatan Moeda Kereta Api” (AMKA) mengambil alih kekuasaan perkeretaapian dari pihak Jepang setelah

proklamasi kemerdekaan Indonesia pada tanggal 17 Agustus 1945. Pembacaan persyaratan sikap oleh Ismail dan sejumlah anggota AMKA menegaskan bahwa mulai tanggal 28 September 1945 kekuasaan perkeretaapian berada di tangan bangsa Indonesia. Orang Jepang tidak diperkenankan lagi campur tangan dengan urusan perkeretaapian di Indonesia. Peristiwa ini ditetapkan sebagai hari kereta api. Peristiwa yang terjadi pada tanggal 28 September 1945 sebagai dibentuknya "Djawatan Kereta Api Republik Indonesia" (DKARI).

Perusahaan kereta api di Jawa terdapat 11 dan 1 swasta (*Deli Spoorweg Maatscapij*) di Sumatera Utara masih terpisah dengan DKARI. Lima tahun kemudian *"Staat – Spoor Wegen en Verenigde Spoorweg Bedrijf"* (SS/VS) digabung menjadi satu perusahaan kereta api bernama "Djawatan Kereta Api" (DKA).

Pemerintah mengeluarkan Undang – Undang Nomor 19 Tahun 1960 dalam rangka pembenahan badan usaha yang menetapkan bentuk badan usaha BUMN. Peraturan pemerintah Nomor 22 pada Mei 1963 atas dasar Undang – Undang Nomor 19 Tahun 1960 dibentuk "Perusahaan Negara Kereta Api" (PNKA) untuk merubah Djawatan Kereta Api sebelumnya. Perusahaan kereta api di Indonesia terkena integrasi kedalam satu wadah PNKA termasuk kereta api di Sumatera Utara yang sebelumnya dikelola oleh DSM.

Pemerintah mengeluarkan Undang – Undang Nomor 9 Tahun 1969 tanggal 1 Agustus 1969 dalam rangka pembenahan BUMN. Pemerintah menetapkan jenis BUMN menjadi tiga perseroan, perusahaan umum dan perusahaan jawatan.

Peraturan pemerintah Nomor 61 Tahun 1971 tanggal 15 September 1971 bentuk perusahaan PNKA mengalami perubahan menjadi "Perusahaan Jawatan Kereta Api" (PJKA).

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1990 pada tanggal 2 Januari 1991, PJKA mengalami perubahan menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA). Tanggal 15 Januari 1997 dalam rangka *Loan Agreement* Nomor 4106 – IND berupa bantuan proyek dari Bank Dunia, yang kemudian lebih dikenal dengan proyek Efisiensi Perkeretaapian atau *Railway Efficiency Project* (REP). REP merumuskan langkah – langkah perkeretaapian yang sasaran pengembangan diarahkan pada peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan. Sasaran pengembangan ditempuh melalui 8 kebijakan, yaitu :

1. Memperjelas peranan antara pemilik (*owner*), pengatur (*regulator*), dan pengelola (*operator*);
2. Melakukan restrukturisasi perumka, termasuk merubah status perusahaan umum menjadi perseroan terbatas;
3. Kebijaksanaan pentarifan dengan pemberian kompensasi dari pemerintah kepada perumka atas penyediaan kereta api non komersial, yang tarifnya ditentukan oleh pemerintah;
4. Rencana jangka panjang dalam perencanaan perusahaan (*corporate planning*), yang dijabarkan kedalam rencana kerja anggaran perusahaan secara tahunan;
5. Penggunaan peraturan dan prosedur dalam setiap kegiatan;

6. Peningkatan peran serta sektor swasta;
7. Peningkatan sumber daya manusia; dan
8. Pembangunan yang berwawasan lingkungan dan keselamatan masyarakat.

Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 sejalan dengan maksud dari REP tersebut, pemerintah menetapkann pengalihan bentuk perusahaan umum (PERUM) kereta api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Proses perubahan status perusahaan dari perum menjadi persero secara *de – facto* dilakukan pada tanggal 1 Juni 1999 saat Menteri Perhubungan Giri S. Hadiharjono mengukuhkan susuna direksi PT. Kereta Api (Persero) di Bandung. PT. Kereta Api (Persero) terbagi ke dalam beberapa divisi regional serta daerah operasi, yaitu:

a. Divisi Regional I – Sumatra Utara
b. Divisi Regional II – Sumatra Barat
c. Divisi Regional III – Sumatra Selatan
d. Wilayah Jawa sebagai salah satu kesatuan yang meliputi 9 daerah operasi yaitu :

1) Daerah Operasi 1 yang berkedudukan di DKI Jakarta
2) Daerah Operasi 2 yang berkedudukan di Bandung
3) Daerah Operasi 3 yang berkedudukan di Cirebon
4) Daerah Operasi 4 yang berkedudukan di Semarang
5) Daerah Operasi 5 yang berkedudukan di Purwokerto
6) Daerah Operasi 6 yang berkedudukan di Yogyakarta
7) Daerah Operasi 7 yang berkedudukan di Madiun

8) Daerah Operasi 8 yang berkedudukan di Surabaya

9) Daerah Operasi 9 yang berkedudukan di Jember

e. Kantor pusat PT. Kereta Api (Persero) di Bandung

f. Divisi Sarana

g. Divisi Pelatihan

h. Divisi Properti

i. Sub Divisi Properti

j. Sub Divisi Grafika

k. Divisi Angkatan Perkotaan Jabotabek di Jakarta

Tabel 3.1 Kronologis Bentuk PT. Kereta Api (Persero)

Periode	Status	Dasar Hukum
1864	Pembangunan jalan kereta api sepanjang 26 Km antara Kemijen – Tanggung oleh Hindia – Belanda	
1864 - 1945	*Stsst Spoorweaggen* (SS), *Verenigde Spoorwegenbedrijf* (VS), *Deli Spoorweg Mastchapij* (DSM).	IBW

1945 - 1950	Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI)	
1950 – 1963	Djawatan Kereta Api (DKA)	
1963 - 1971	Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA)	PP 22 Tahun 1963
1971 – 1991	Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA)	PP 61 Tahun 1971
1991 - 1998	Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA)	PP 57 Tahun 1990
1998 - Sekarang	PT. Kereta Api (Persero)	PP 19 Tahun 1998, KEPPRES 39 Tahun 1999, dan Akte Notaris Imas Fatimah Nomor 2 Tahun 1999.

Sumber: PT. Kereta Api (Persero) melalui www.kereta-api.com Tahun 2009

3.3 Visi dan Misi PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung

Visi yang diemban oleh PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung berdasarkan Maklumat Direksi Nomor 10/PR.006/KA – 2003 adalah :

"Terwujudnya Kereta Api sebagai pilihan utama jasa transportasi dengan fokus

keselamatan dan pelayanan".

Misi yang diemban oleh PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung berdasarkan Maklumat Direksi Nomor 10/PR.006/KA – 2003 adalah :

"Penyelenggaraan jasa transportasi sesuai keinginan *stakeholders* dengan meningkatkan keselamatan dan pelayanan serta penyelenggaraan yang semakin efisien".

4 Kedudukan, Tugas Pokok dan Fungsi PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung

1 Kedudukan PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung

PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung mempunyai kedudukan yaitu sebagai berikut :

1. Daerah Operasi (Daop) 2 Bandung adalah suatu organisasi dilingkungan PT. Kereta Api (Persero) yang berada dibawah naungan Direksi PT. Kereta Api (Persero).
2. Daerah Operasi (Daop) 2 Bandung dipimpin oleh seorang kepala daerah operasi (KADAOP) yang berada dibawah dan bertanggungjawab kepada Direksi PT. Kereta Api (Persero) Bandung.

3.4.2 Tugas Pokok PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung

PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung mempunyai tugas pokok menyelenggarakan perusahaan angkutan kereta api serta merumuskan dan

menyusun program pembinaan dan pengendalian pelaksanaan angkutan penumpang dan barang di wilayah Daop 2 Bandung.

3.4.3 Fungsi PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung

Untuk menyelenggarakan tugas pokok sebagaimana diatas, PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung mempunyai fungsi sebagai berikut :

1. Pengelolaan sumber daya manusia (SDM), administrasi kerumahtanggan dan umum, pertimbangan dan bantuan hukum, serta pengujian, pengendalian dan pembinaan *hygene* perusahaan, kesehatan (HIPERKES) dan keselamatan kerja.
2. Pendayagunaan keuangan, serta pelaksanaan dan pembinaan anggaran dan akuntansi.
3. Pemeriksaan kas daerah.
4. Pelaksanaan hubungan masyarakat didaerah.
5. Pemeliharaan dan pengendalian jalan rel dan jembatan.
6. Pelaksanaan dan pengendalian operasi dan pemasaran.
7. Pemeliharaan dan pengendalian sinyal, telekomunikasi dan listrik umum.
8. Pengelolaan, pengoperasian pemasaran dan pengendalian terminal petikemas yang terkait dengan arus angkutan barang ekspor atau impor.

3.4.4 Struktur Organisasi PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung

Struktur organisasi merupakan kerangka kerja yang mewujudkan pola kerja tetap serta mengatur hubungan-hubungan di antara bidang-bidang kerja, maupun orang-orang yang menunjukan kedudukan dan peranan masing-masing jabatan dalam mewujudkan kerjasama suatu organisasi. Struktur organisasi dapat menciptakan adanya kesatuan arah dan langkah dalam pelaksanaan kegiatan suatu organisasi, serta adanya kejelasan pembagian tugas, wewenang, dan tanggung jawab dari orang-orang yang melaksanakan tugas tersebut.

Organisasi di PT. Kereta Api tingkat daerah operasi bertugas mengendalikan pelaksanaan kegiatan jasa angkutan kereta api dan pengawasan kegiatan kereta api di daerahnya. PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung pun mempunyai struktur organisasi, maka setiap pegawai akan mendapat kejelasan dan kepastian mengenai wewenang dan tanggung jawab dari pegawai yang ada di PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung. Susunan organisasi PT. Kereta Api Daop 2 Bandung seperti pada bagan berikut:

3.5 Gambaran Umum *Electronic Ticketing* (*E-Ticketing*) yang diterapkan pada PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung

3.5.1 Latar Belakang *E-Ticketing*

Perkembangan pelayanan reservasi semakin hari semakin cepat dan canggih. Saat ini sudah banyak angkutan moda di Indonesia mulai beralih dari tiket kertas (*paper ticket*) ke *e-ticketing*. Pemakaian jasa digital *service* juga di gunakan oleh sebagian besar angkutan moda di Indonesia. *E-ticketing* (pemesanan tiket secara online) memberikan solusi terhadap masalah. Dominasi pengguna jasa kereta api dalam melalukan perjalanan tidak seimbang dengan tempat pemesanan tiket yang disediakan. Akhirnya akan menyebabkan kepadatan penumpang yang tinggi di stasiun – stasiun kereta api oleh karena itu PT. Kereta Api yang selalu berusaha secara terus menerus mencari cara untuk melayani lebih baik dan memberikan penghematan kepada pelanggannya maka PT. Kereta Api menerapkan *e-ticketing*.

PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung menerapkan *e-Ticketing* sebagai alat agar memudahkan para pengguna jasa untuk memesan tiket kereta api. *E-Ticketing* dibangun pada tahun 2006 dengan menghubungi *call center* PT. Kereta Api (Persero) Daop 2 Bandung, yang dapat diakses oleh masyarakat.

3.5.2 Prosedur Transaksi melalui *Call Center*

E-ticketing digunakan untuk melayani kebutuhan pelanggan akan

kemudahan membeli tiket kereta api. PT. Kereta Api (Persero) saat ini telah mengimplementasikan suatu sistem reservasi serta pembelian tiket Kereta api secara *online* dengan bekerja sama dengan pihak perbankan.

Call center merupakan media informasi bagi pengguna dan calon pengguna jasa kereta api. *Call center* tersebut dapat digunakan oleh calon pengguna kereta api untuk mengetahui informasi mengenai jadwal dan tarif kereta api, menyampaikan keluhan, memesan tiket kereta api, dan mengirimkan fax terkait dengan permintaan dan informasi dan penyampaian keluhan. Pemesanan tiket via *Call Center* dapat dilakukan dalam waktu 24 jam sehari dan 7 hari dalam seminggu. Konsumen dapat melakukan reservasi kapan saja dengan melakukan panggilan ke nomor 13897 (13TYP) menggunakan telepon selular *Global System For Mobile Comunication* (GSM) kecuali telepon selular yang memiliki jenis *Code Division Multiple Access* (CDMA).

Nomor akses 121 dapat digunakan melalui telepon rumah se Jawa, Bali, Palembang, Medan, Padang dan sekitarnya. Nomor akses 021 – 121 untuk pengguna XL, Fren, (kode area – lokasi, contoh 022-121), dan +121 untuk pengguna Telkomsel. Nomor akses 021-213 91 121 dapat digunakan dari seluruh operator. Tarif dikenakan kepada penelepon sesuai dengan tarif operator masing – masing. Biaya administrasi dikenakan sebesar Rp 7.500 per transaksi.

Call Center secara sistem dapat melayani pemesanan tiket mulai 30 sampai dengan 1 hari sebelum keberangkatan kereta api. Pemesanan per transaksi yang dilakukan oleh calon penumpang untuk 1 tiket maksimal 4 tempat duduk untuk

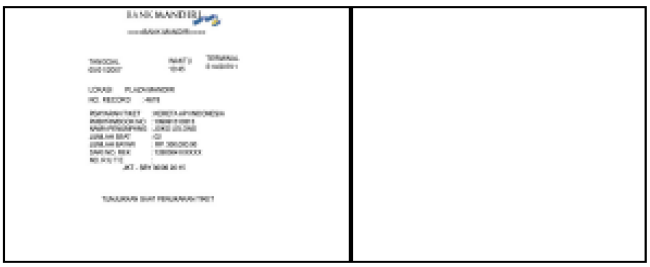
kereta api yang sama dalam satu waktu (nomor kereta api dan tanggal keberangkatan sama). Apabila terjadi gangguan atau kerusakan pada sistem *ticketing*, *call center* tidak dapat melayani reservasi tiket kereta api, pelayanan penjualan tiket secara manual hanya dapat dilayani di Stasiun.

Pelanggan yang akan menghubungi *call center* akan diterima oleh mesin penjawab yang akan memandu pelanggan memperoleh informasi yang diperlukan. Pemesanan tiket melalui *call center* memberikan kemudahan dengan melakukan pembayaran melalui ATM, Internet *Banking*, SMS *Banking* atau *Call Center Banking*. Pembayaran untuk saat ini dilakukan melalui ATM Mandiri, BII, BRI dan Bank BPD Yogyakarta. Pembayaran yang dilakukan oleh konsumen atau pelanggan melalui ATM, Internet *Banking*, SMS *Banking* atau *Call Center Banking* maksimal 3 jam setelah pemesanan. Pemesanan akan dibatalkan secara otomatis jika pembayaran tidak dilakukan dalam kurun waktu 3 jam setelah pemesanan.

Gambar 3.1
Pembayaran tiket melalui ATM

	1. Masukkan Kartu Mandiri Anda dan pilih bahasa yang akan Anda gunakan.
	2. Masukkan nomor PIN Kartu Mandiri Anda dan pilih bahasa yang akan Anda gunakan.
	3. Pada menu utama pilih Menu **PEMBAYARAN/PEMBELIAN**
	4. Pada Menu Pembayaran / Pembelian pilih menu **TIKET.**

	5. Kemudian pilih menu **KERETA API** untuk melakukan transaksi pembayaran tiket Kereta Api.
	6. Masukan kode booking/kode Pemesanan Anda. Kemudian lekan lekan tombol **BENAR.**
	7. Pada layar akan muncul konfirmasi Pemesanan tiket , lekan tombol **BENAR** jika informasi tagihan telah sesuai
	8. Mesin ATM akan mengeluarkan struk ATM. Simpanlah struk tersebut sebagai bukti pembayaran.

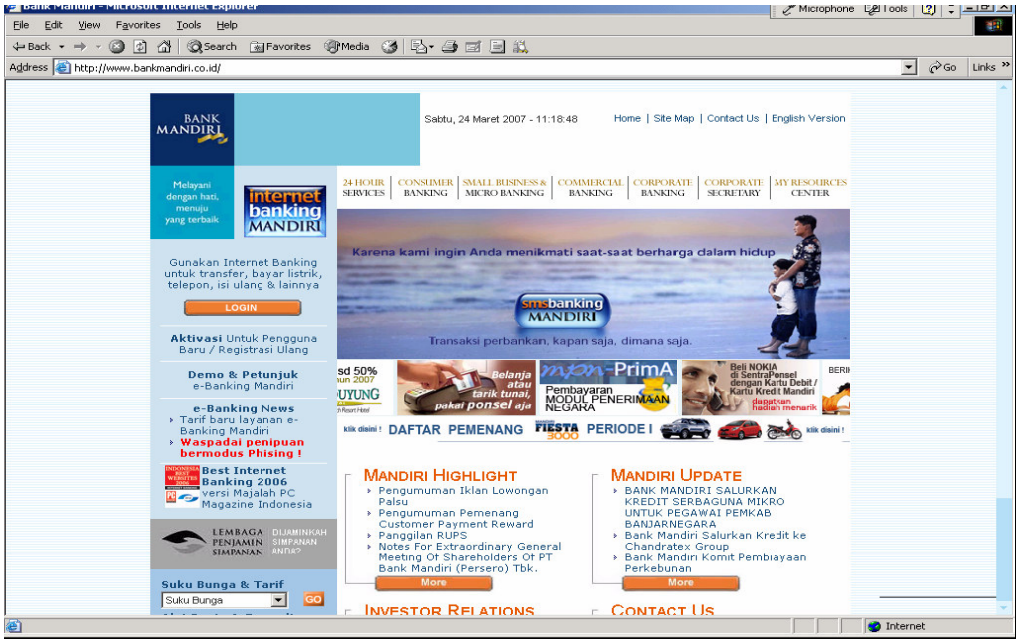


Sumber: Petunjuk Pemesanan Tiket Kereta Api Dengan Layanan *Call Center* dan Perbankan Tahun 2008

Sebelumnya terlebih dahulu masukkan Kartu Atm dan pilih bahasa yang akan digunakan pada menu di mesin ATM. Kemudian masukkan nomor PIN kartu ATM dan pilih bahasa yang akan di gunakan. Pada menu utama pilih menu Pembayaran atau Pembelian.

Pada menu Pembayaran atau Pembelian pilih menu tiket. Setelah itu pilih menu Kereta Api, kemudian masukkan kode *booking* dan tekan tombol Benar. Pada layar akan muncul konfirmasi pemesanan tiket. Tekan tombol benar jika informasi telah sesuai. Mesin ATM akan mengeluarkan Struk ATM yang kemudian dapat dijadikan sebagai tiket ataupun dapat dijadikan sebagai bukti pembayaran.

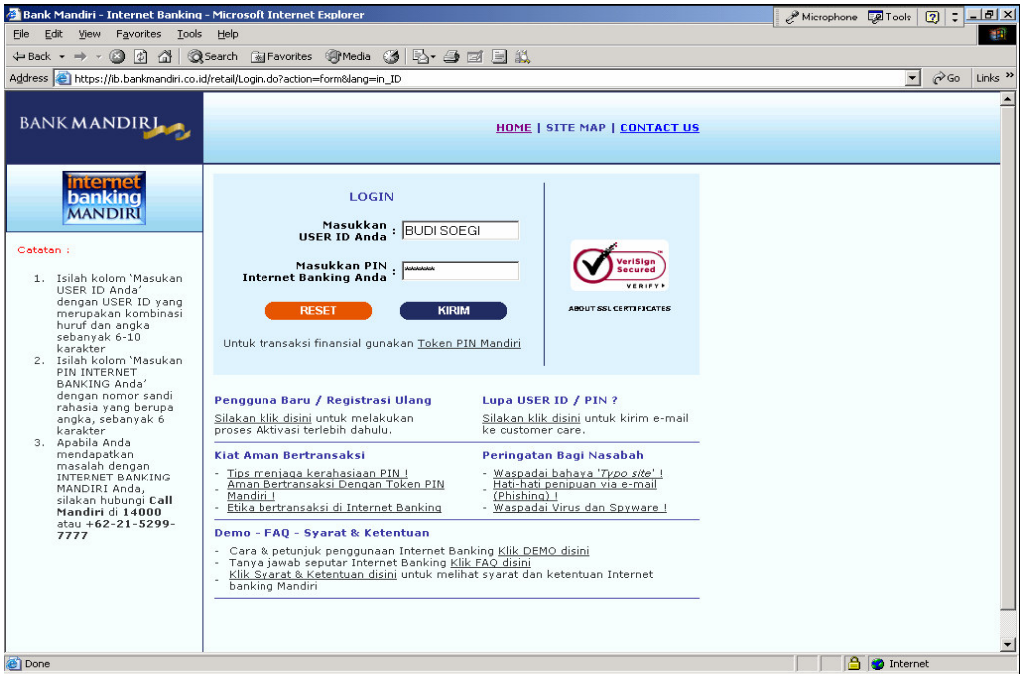
Gambar 3.2
Tampilan Awal Untuk Pembayaran Tiket melalui Internet *Banking*



Sumber: Petunjuk Pemesanan Tiket Kereta Api Dengan Layanan *Call Center* dan Perbankan Tahun 2008

Pertama-tama calon pengguna jasa membuka situs Internet *Banking* Bank Mandiri di alamat http://www.bankmandiri.co.id. Pada layar akan muncul seperti pada tampilan di atas, kemudian pilih menu LOGIN pada *tools* sebelah kiri layar.

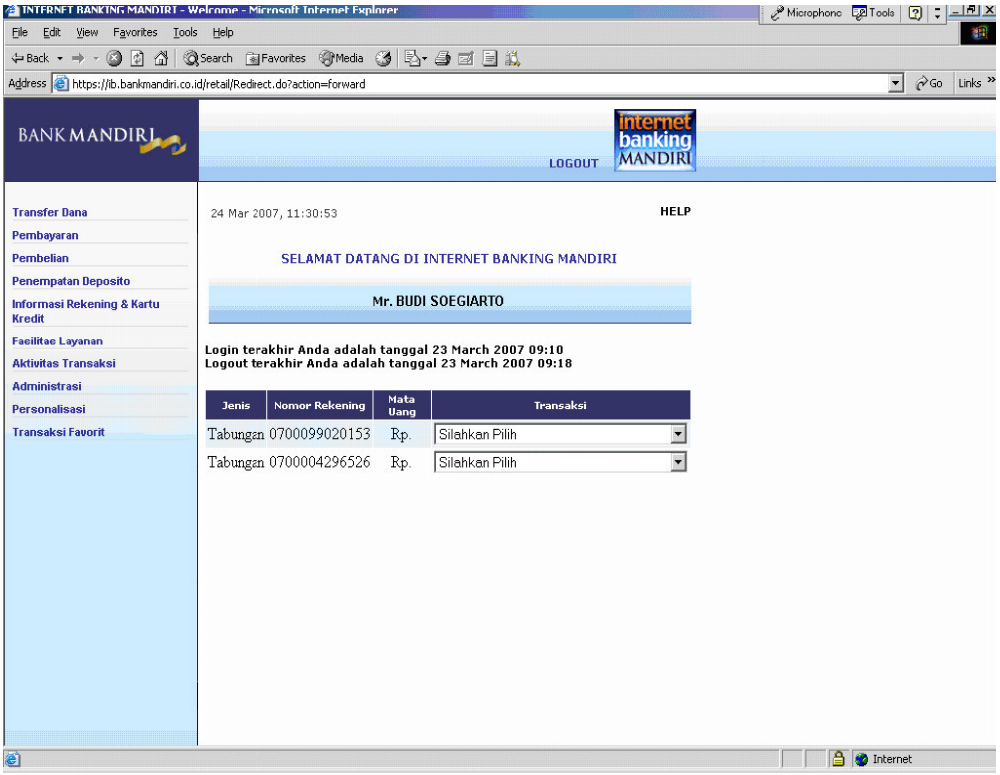
Gambar 3.3
Tampilan *Log In* pada Pembayaran Tiket melalui Internet *Banking*



Sumber: Petunjuk Pemesanan Tiket Kereta Api Dengan Layanan *Call Center* dan Perbankan Tahun 2008

Masukkan *User Id* dan *Personal Identification Number* (PIN) pada Internet Banking Bank Mandiri. Kemudian klik tombol Kirim dan akan muncul tampilan seperti pada gambar 3.4.

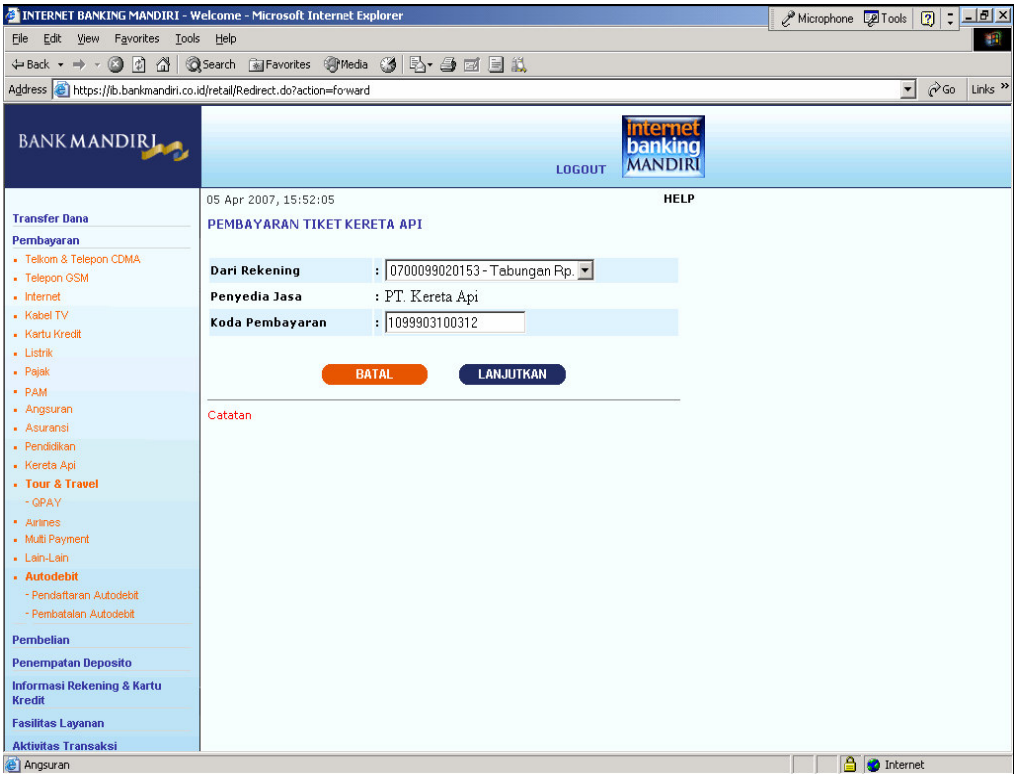
Gambar 3.4
Tampilan Internet *Banking* Mandiri Setelah *Log In*



Sumber: Petunjuk Pemesanan Tiket Kereta Api Dengan Layanan *Call Center* dan Perbankan Tahun 2008

Pada Menu Utama Internet *Banking* Bank Mandiri, pilih menu Pembayaran, lalu pilih menu Kereta Api. Setelah melakukan Log In dan memilih menu Pembayaran, kemudian dapat melalkukan transaksi dengan memilih menu yang tersedia dalam tabel Jenis, Nomor Rekening, Mata Uang dan menu Transaksi.

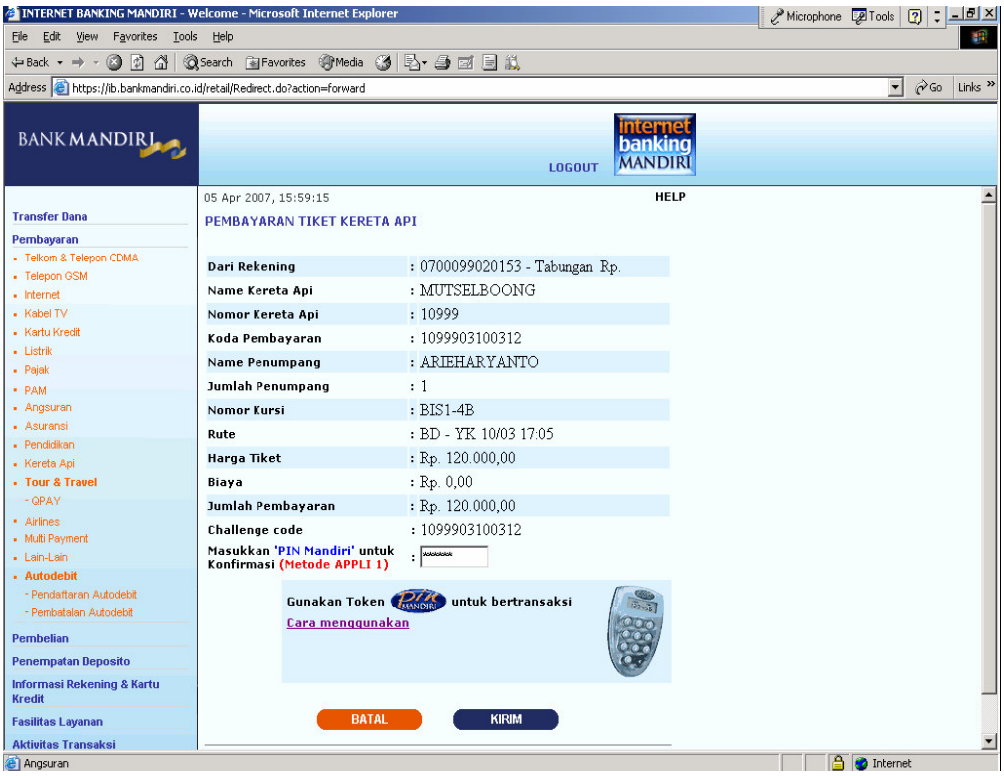
Gambar 3.5
Tampilan Pembayaran Tiket Kereta Api dengan Memasukkan Kode Pembayaran



Sumber: Petunjuk Pemesanan Tiket Kereta Api Dengan Layanan *Call Center* dan Perbankan Tahun 2008

Di layar akan muncul menu pembayaran tiket kereta api. Pada *field* dari rekening, pilih dari nomor rekening mana yang akan digunakan untuk pembayaran. Pada *field* kode pembayaran, masukan kode *booking* atau pembayaran yang telah diterima dari *call center* PT. Kereta Api (Persero), kemudian klik tombol Lanjutkan.

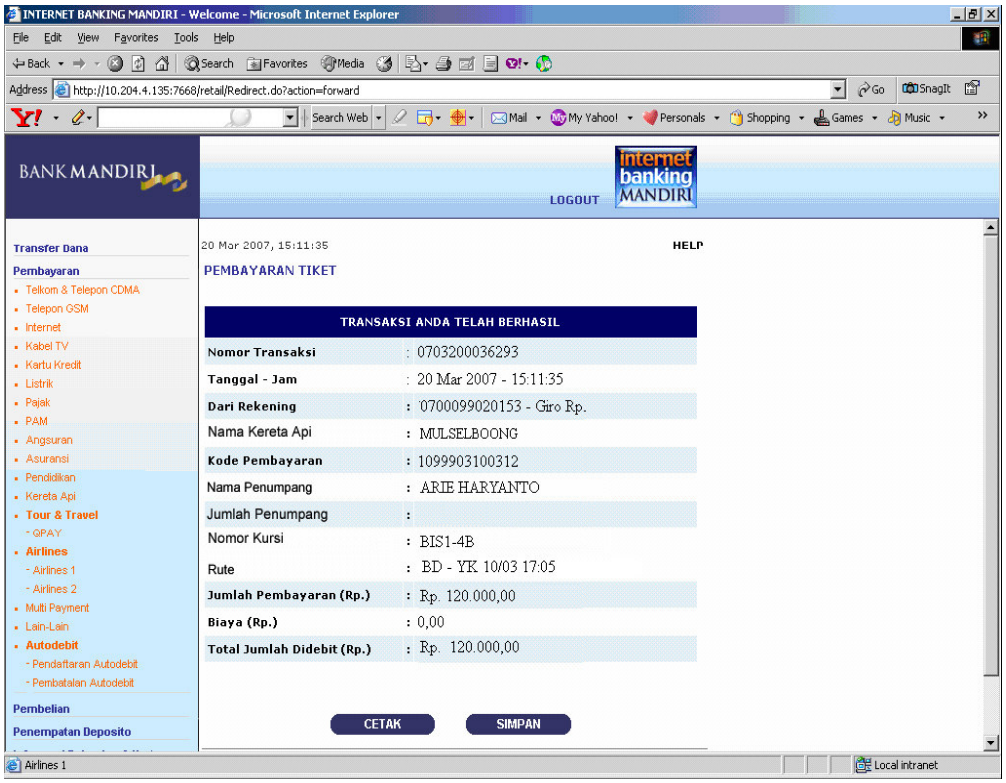
Gambar 3.6
Tampilan Setelah Memasukkan Kode Pembayaran



Sumber: Petunjuk Pemesanan Tiket Kereta Api Dengan Layanan *Call Center* dan Perbankan Tahun 2008

Pada layar akan muncul informasi pemesanan kursi yang akan dibayar. Jika informasi sudah benar, masukkan PIN Mandiri dengan menggunakan Token PIN Mandiri dengan cara memasukkan *Challenge Code* pada Token. Pada Token akan muncul kode respon. Masukkan kode respon tersebut ke dalam *field* PIN Mandiri kemudian tekan kirim.

Gambar 3.7
Tampilan Akhir dari Pembayaranan Tiket Kereta Api melalui Internet *Banking* Mandiri



Sumber: Petunjuk Pemesanan Tiket Kereta Api Dengan Layanan *Call Center* dan Perbankan Tahun 2008

Pada layar muncul informasi pembayaran BERHASIL. Jika ingin mencetak bukti pembayaran, klik tombol cetak, jika ingin menyimpannya dalam bentuk *soft copy* klik simpan.