

**STUDI KINERJA PELAYANAN SISTEM ANGKUTAN
KERETA REL LISTRIK JABODETABEK**

TUGAS AKHIR

Oleh:

MUHAMMAD AVIV KURNIAWAN

L2D 302 384



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS DIPONEGORO
S E M A R A N G
2 0 0 5**

ABSTRAK

*Fenomena perkembangan Kota Jakarta ke arah pinggiran kota telah membawa berbagai dampak terhadap sistem transportasi perkotaan atau bahkan regional. Perkembangan daerah pinggiran kota menyebabkan meningkatnya jumlah perjalanan penduduk dari pinggiran kota ke berbagai lokasi di dalam kota untuk melakukan aktivitasnya. Salah satu dampak yang langsung dirasakan oleh penduduk adalah meningkatnya jumlah kebutuhan terhadap moda KRL. Moda KRL menjadi sangat penting peranannya sebab merupakan angkutan yang dapat melayani kebutuhan perjalanan penduduk antar kota dalam jumlah besar. Namun dalam pelayanannya, untuk mengakomodasi kebutuhan penduduk pinggiran Kota Jakarta terhadap moda KRL seringkali tidak dapat terpenuhi sehingga mengakibatkan penurunan pada kinerja pelayanannya. Oleh sebab itu perlu adanya “**Studi Kinerja Pelayanan Sistem Angkutan Kereta Rel Listrik (KRL) Jabodetabek**” ini dilakukan sebagai upaya untuk menanggapi permintaan penduduk daerah pinggiran Kota Jakarta pengguna moda KRL.*

Penelitian ini secara keseluruhan menggunakan metode analisis deskriptif. Metode ini digunakan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja pelayanan berdasarkan kualitas pelayanan. Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi kualitas pelayanan sistem angkutan kereta api yaitu keselamatan perjalanan, kecepatan operasi, batas kapasitas angkut, kenyamanan menggunakan moda kereta, peningkatan kapasitas lintas.

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, maka diketahui bahwa kinerja pelayanan sistem angkutan kereta rel listrik (KRL) Jabodetabek berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi kualitas pelayanan masih dinilai buruk. Keselamatan perjalanan penumpang KRL masih lebih aman dibandingkan dengan moda lain, hal ini disebabkan dalam beroperasinya moda ini menggunakan jalur khusus yang terpisah dari moda lainnya sehingga titik konflik sangat sedikit. Kecepatan operasi KRL Jabodetabek berdasarkan kecepatan perlintasan yaitu 70 Km/Jam, namun dalam pelayanannya kecepatan operasi rata-rata KRL Jabodetabek (32,63 Km/Jam) di bawah kecepatan perlintasan sehingga waktu tempuh kereta api lebih lama. Tingkat okupansi penumpang kereta api Jabodetabek saat ini melebihi batas kapasitas yaitu sebesar 120%, ditambah lagi jumlah penumpang yang tidak memiliki karcis hingga mencapai 35%, keadaan ini jika dibiarkan akan menambah permasalahan dalam pengoperasiannya. Besarnya tingkat okupansi ini akan menyebabkan kenyamanan menggunakan moda kereta api kurang aman dan cukup membahayakan. Disisi lain, tingginya tingkat okupansi ini akan menguntungkan pihak pengelola. Peningkatan kapasitas lintas belum optimal, hal ini disebabkan oleh jumlah frekuensi perjalanan (518 KA/Hari) masih lebih kecil dibandingkan dengan jumlah kapasitas lintas (610 KA/Hari). Kondisi tersebut di atas, tentunya perlu mendapat perhatian khusus bagi pihak pengelola, mengingat angkutan ini merupakan angkutan massal yang dapat mengangkut jumlah yang besar, sehingga tidak hanya lebih optimal dan berdaya saing tinggi tetapi lebih manusiawi.

Hasil akhir dari studi ini diharapkan dapat bermanfaat bagi perencanaan dan pengembangan moda angkutan KRL di Jabodetabek pada umumnya dan bagi pengguna moda KRL pada khususnya agar lebih manusiawi.

Kata Kunci:

Kinerja Pelayanan, Kualitas Pelayanan, Kereta Rel Listrik, *Commuter* .

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan jumlah penduduk perkotaan serta kebutuhan kehidupan yang semakin meningkat dalam berbagai aspek telah mengakibatkan meningkatnya kegiatan penduduk perkotaan. Pertumbuhan jumlah penduduk perkotaan maupun kegiatannya dapat mengakibatkan meningkatnya kebutuhan ruang perkotaan yang besar. Meningkatnya kebutuhan ruang untuk tempat tinggal akan mengambil ruang di daerah pinggiran kota atau wilayah belakang (*hinterland*) karena ketersediaan ruang di dalam kota yang tetap dan terbatas. Daerah *hinterland* ini tumbuh secara sporadis dan memencar namun masih tetap berhubungan dengan pusat kota besar (kota induk) melalui jaringan transportasi darat kota (Yunus, 2000). Teori diatas yang dikemukakan oleh Yunus menggambarkan sebuah kota besar yang tidak mampu lagi menampung banyaknya jumlah penduduk yang ada di kota tersebut.

Kota Jakarta sebagai ibukota negara dengan beragam aktivitas yang tentunya melibatkan banyak sekali individu dalam sistem yang berlaku di dalamnya. Berbagai macam jenis kegiatan dan fasilitas yang terdapat di Kota Jakarta mengakibatkan adanya pergerakan penduduk di luar Kota Jakarta. Mereka mencoba mengadu nasib dengan tujuan mendapatkan sesuatu yang lebih baik dari apa yang didapatkan di daerah asalnya. Namun dalam perkembangannya para pendatang lebih memilih bertempat tinggal dipinggiran Kota Jakarta atau daerah *hinterland*, yang dianggap lebih nyaman, tidak bising serta bebas dari polusi udara dan banjir.

Penduduk yang memilih bertempat tinggal di pinggiran kota pada umumnya melakukan perjalanan ke pusat kota untuk memenuhi kebutuhan terhadap fasilitas perkotaan yang tidak tersedia atau pelayanannya kurang di daerah pinggiran. Keadaan ini menyebabkan terjadinya ketergantungan daerah pinggiran terhadap pusat kota. Tingkat ketergantungan daerah pinggiran terhadap pusat kota berdasarkan penelitian tahun 1996 sebesar 18,74% (Kombaitan dan Kusumantoro, 1997: 6). Tingkat ketergantungan ini berdasarkan pada tingkat ketergantungan tenaga kerja yang berasal dari daerah pinggiran terhadap lokasi kerja di pusat kota.

Daerah *hinterland* yang menjadi tujuan untuk bertempat tinggal adalah Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (Bodetabek). Penduduk pinggiran dalam melakukan aktivitas kesehariannya termasuk kedalam kelompok penglaju (*commuter*). Pagi hari mereka berbondong-bondong ke pusat kota (Jakarta) dan sore harinya kembali ke tempat tinggal mereka di daerah *hinterland* (Bodetabek). Mobilitas masyarakat yang semakin berkembang sangat menuntut tersedianya pelayanan angkutan umum, disamping prasarana jalan untuk mengakomodasi permintaan perjalanan tersebut. Banyaknya jumlah penumpang kereta Jabodetabek dapat dilihat pada Tabel I.1.

TABEL I.1
JUMLAH PENUMPANG DAN PENDAPATAN TAHUN 2001
DIRINCI MENURUT JENIS KERETA API

NO	JENIS KERETA	JUMLAH PENUMPANG (Jiwa)	PENDAPATAN (Rp)
1	Eksekutif	6.022.366	632.645.130.000
2	Bisnis	13.165.543	342.751.540.000
3	Ekonomi	18.746.465	223.332.300.000
4	Lokal	25.771.448	28.297.530.000
5	Ekonomi Jabodetabek	115.080.970	64.268.850.800
6	Ekspres Jabodetabek	6.353.332	27.831.840.500
	Jumlah	185.140.124	1.319.127.191.300

Sumber: PT. KAI (Persero) Divisi Jabodetabek, 2002

Kelompok penglaju dalam melakukan aktivitas kesehariannya memilih sarana transportasi KRL yang dinilai lebih ekonomis dan dapat dijangkau dengan cepat. Berdasarkan penelitian mengenai perilaku pengguna, pada angkutan kereta *commuter* memperoleh hasil bahwa pengguna moda kereta *commuter* sebagian besar adalah dengan maksud sekolah dan bekerja (62%), yang dalam melakukan perjalanan 5-6 kali (51%) sepekan. Alasan responden memilih kereta *commuter* yaitu lebih murah dan lebih cepat (83%), namun keterlambatan kereta *commuter* masih sering dirasakan oleh responden (57,4%). Gangguan utama yang dialami responden adalah kepadatan penumpang dengan kekurangan kereta *commuter* yang dialami yaitu terlalu banyaknya stasiun pemberhentian (Armijaya, 2001).

Peningkatan kebutuhan perjalanan penduduk perlu mendapat perhatian, sebab dengan mengetahui kebutuhan perjalanan penduduk maka dapat diindikasikan kebutuhan terhadap pergerakan di dalam daerah perkotaan, tingkat kebutuhan sistem transportasi dan tindakan-tindakan yang perlu dilakukan untuk meningkatkan sistem kinerja (Meyer & Miller, 1984).

Kebutuhan yang sangat dirasakan oleh penduduk apabila kebutuhan perjalanan meningkat adalah sarana angkutan umum penumpang bermotor. Sistem angkutan umum penumpang bermotor sebagai media pergerakan penduduk dalam kota merupakan suatu hal yang sangat penting dalam menunjang kelancaran interaksi antarwilayah dalam suatu kota. Semakin berkembangnya ukuran, bentuk dan kepadatan suatu wilayah kota, maka kebutuhan pelayanan perangkutan akan semakin meningkat pula (Laconte dalam Hilman, 1990).

Berdasarkan pengamatan di lapangan, banyak penumpang yang berada di atap gerbong. Keadaan ini tentu saja menuntut adanya ketersediaan pelayanan jasa transportasi KRL yang memadai, dalam artian yang menuntut keselamatan perjalanan, ketepatan waktu, kemudahan pelayanan, kenyamanan, kecepatan, energi, dan produktivitas. Kebutuhan pelayanan jasa angkutan KRL untuk melayani pergerakan penduduk daerah pinggiran Kota Jakarta perlu mendapat perhatian dari pihak pengelola.

GAMBAR 1.1
PENGGUNA KRL YANG BERADA
DI ATAP GERBONG



Sumber: *Pengamatan di lapangan, 2004*

Melalui identifikasi kualitas tingkat pelayanan sistem angkutan kereta rel listrik di stasiun Jabodetabek maka dapat diketahui kebutuhan penyediaan moda KRL. Selanjutnya kebutuhan perjalanan tersebut dapat menjadi masukan bagi perencanaan dan pengembangan sistem angkutan KRL diwaktu yang akan datang, sehingga tidak hanya menjadi lebih optimal dan berdaya saing tinggi tetapi juga lebih manusiawi.

1.2 Perumusan Masalah

Perkembangan Kota Jakarta ke arah pinggiran kota (Bodetabek) telah membawa berbagai dampak terhadap sistem transportasi perkotaan. Dalam melakukan aktivitasnya penduduk daerah pinggiran menggunakan sarana KRL yang dinilai murah dan cepat. Kebutuhan terhadap moda KRL seringkali tidak diiringi dengan penyediaan KRL yang memadai sehingga dalam kegiatan operasinya tidak jarang frekuensi perjalanan kereta api tidak dapat ditingkatkan lagi.