

PERSEPSI PENGGUNA JASA KRL TERHADAP RENCANA PENATAAN ULANG RUTE KRL JABODETABEK

Atik S. Kuswati *)

Listifadah **)

Peneliti Badan Litbang Perhubungan
Jalan Merdeka Timur Nomor 5 Jakarta Pusat

ABSTRACT

One impact of the Greater Jakarta development is the encourage people movement and demand for commuter rail. Jabodetabek Commuter train becomes very important role that primarily serves commuter towns or other location that draw large number of commuter who travel on a daily basis. However, unbalancing of capacity and demand of commuter rail will decline index performances.

The goal of study identify commuter train service regarding implementation of single operation plan. qualitative and quantitative analysis methods are used in this study which identify factors that affect index performance based on the service quality. The analysis result is majority of respondents (69,2%) would use the transport services KRL if the single system operation is applied. Seen from the results of a survey that states continue to use the KRL as much as 69.20% on the grounds there was no other choice.

In order to support the smooth operation of the single, an intensive socialization to the public is needs to be done by PT KCJ especially users KRL such as schedule changes, the tariffs, the frequency of KRL, and new routes KRL. Besides changes in the pattern of operation, operator should provide adequate infrastructure capacity so that it can provide comfort to the passengers which the spread of passengers at some stations.

Keywords: *commuter rail, services, rerouting.*

PENDAHULUAN

Layanan KRL Ekspres Jabodetabek merupakan pilihan bagi penglaju untuk memenuhi kebutuhan transportasi baik untuk bekerja, sekolah maupun lain-lain keperluan. Meskipun terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi pelayanan transportasi kereta api seperti keselamatan, kemudahan layanan, kenyamanan, dan kecepatan, salah satu hal yang paling dikeluhkan oleh masyarakat terhadap layanan kereta api adalah masalah ketepatan waktu. Faktor ketepatan waktu memainkan peranan penting.

Keterlambatan sebuah kereta akan sedikit banyak mengganggu jadwal kereta lain. Apalagi bila kereta yang terlambat itu memiliki prioritas tinggi untuk didahulukan, mengingat lalu lintas perkeretaapian sangat tinggi.

Setiap harinya, arus penglaju di Jakarta, Bogor, Tangerang dan Bekasi (Jabodetabek) mencapai 300 ribu hingga 400 ribu penumpang, sehingga hadirnya Com-muter diharapkan akan memberikan layanan transportasi masal yang dapat dimanfaatkan oleh masyarakat secara

luas. Jika saat ini kereta komuter dapat mengangkut 0,4 juta penumpang, maka dengan pembenahan diproyeksikan dalam 2 tahun mendatang dapat mengangkut 1,2 juta penumpang.

Guna memenuhi target tersebut, PT.KCJ selaku operator KRL Jabodetabek berencana melakukan penataan ulang rute KRL Jabodetabek dengan memberlakukan *single operation*. Dengan sistem ini KRL yang beroperasi di wilayah Jabodetabek termasuk KRL ekspres akan berhenti di setiap stasiun. Perubahan pola perjalanan ini akan berdampak pada penambahan waktu perjalanan kereta ekspres rata-rata 30 menit. Dengan perubahan ini nantinya KRL ekspres akan berubah menjadi KRL eksekutif atau KRL komersial, sehingga kelas KRL hanya menjadi kelas ekonomi dan kelas komersial.

Maksud kajian adalah mendapatkan informasi layanan KRL Jabodetabek, sedangkan tujuan kajian adalah masukan dalam rangka rencana implementasi *single operation* KRL Jabodetabek. Lingkup kajian meliputi identifikasi peraturan perundangan yang terkait dengan kajian, penyelenggaraan KRL Jabodetabek, rencana *re-routing* layanan KRL Jabodetabek berdasarkan persepsi pengguna jasa, pengolahan data dan analisis serta kesimpulan dan saran

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

Transportasi diartikan sebagai pengangkutan barang atau manusia dari tempat asal kegiatan transportasi ke tempat tujuan dimana kegiatan transportasi diakhiri (Morlok, 1978). Jasa transportasi dilakukan karena nilai yang diangkut tersebut akan lebih tinggi ke tempat tujuan. Nilai yang diberikan oleh kegiatan transportasi adalah nilai tempat (*place utility*) dan nilai waktu (*time utility*)

yang bersifat permintaan turunan (*derived demand*) (Manheim, 1979, Morlok, 1978).

Sebagai salah satu moda transportasi, kereta api memiliki karakteristik dan keunggulan spesifik dibanding moda lain, yaitu mampu mengangkut dalam jumlah besar baik orang maupun barang, hemat dalam penggunaan energi, dan untuk di daerah perkotaan relatif hemat dalam penggunaan ruang, rendah dalam kontribusi terhadap pencemaran udara (polusi), dan memungkinkan mengakses langsung ke jantung kota tanpa mengalami kongesti.

Dalam penyelenggaraan pengangkutan orang dengan kereta api, penyelenggara sarana perkeretaapian wajib: (a) mengutamakan keselamatan dan keamanan orang, (b) mengutamakan pelayanan kepentingan umum, (c) menjaga kelangsungan pelayanan pada lintas yang ditetapkan, (d) mengumumkan jadwal perjalanan kereta api dan tarif angkutan kepada masyarakat dan (e) mematuhi jadwal keberangkatan kereta api.

Mass rapid transit adalah layanan transportasi umum dengan jangkauan lokal yang tersedia bagi siapapun yang membayar ongkos yang telah ditentukan dan dirancang untuk memindahkan sejumlah besar penumpang dalam waktu bersamaan. Salah satu bentuk dari *mass rapid transit* adalah kereta komuter, yang membawa penumpang di dalam wilayah perkotaan atau dari kota ke daerah pinggiran. Biasanya kereta ini melayani pada saat jam puncak (*peak hour*). (Lloyd Wright and Karl Fjellstrom, 2003). Berikut beberapa keunggulan dan kelemahan dari kereta komuter:

- Memiliki kapasitas angkut yang lebih besar dibandingkan dengan angkutan umum lainnya, misalnya bus, sehingga dapat memindahkan penumpang

dalam jumlah besar dari suatu tempat ke tempat lain.

- Memiliki jalur khusus, sehingga tidak mengganggu pengguna jalan lain.
- Waktu tempuh relatif lebih cepat dibandingkan dengan angkutan lain untuk tujuan yang sama.

Disisi lain kereta komuter memiliki kelemahan antara lain daerah jangkauannya kurang luas, tidak dapat menjangkau daerah-daerah pelosok dan dari sisi jadwal, penumpang harus menyesuaikan diri dengan jadwal yang ada.

Terdapat fakta yang menunjukkan bahwa orang memilih moda transportasi tidak hanya berdasarkan pertimbangan biaya tetapi juga berdasarkan pertimbangan waktu perjalanan. Pada tabel 1 menunjukkan bahwa ketika waktu tempuh perjalanan meningkat dua kali, jarak tempuh meningkat satu kali dan kecepatan meningkat lima kali lipat.

Tabel 1. Konsep fungsi transportasi

Jarak, <i>d</i> , (km)	Waktu, <i>t</i> , (menit)	Kecepatan transpor teoritis (km/jam)	Alternatif transportasi
0,4	5	4,8	Berjalan
1	6,6	9,1	Bis (pusat kota)
4	10	24	Mobil atau sepeda
10	13,2	45,5	Mobil (kota/perkotaan)
40	20	120	Jalan raya
100	26,4	228	Kereta api atau pesawat
1000	52,8	1,140	Pesawat jet

Sumber: *Jotim Klusty & B.Kent Lall, 2005.*

Pelayanan Publik

Pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundangundangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan / atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik. (UU No.25/2009 tentang Pelayanan Publik).

Ruang lingkup pelayanan publik meliputi pelayanan barang publik dan jasa publik serta pelayanan administratif yang diatur dalam peraturan perundang-undangan, meliputi pendidikan, pengajaran, pekerjaan dan usaha, tempat tinggal, komunikasi dan informasi, lingkungan hidup, kesehatan, jaminan sosial, energi, perbankan, perhubungan, sumber daya alam, pariwisata, dan sektor strategis lainnya.

Menurut undang-undang tersebut, pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundangundangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan/atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik.

METODOLOGI

Penelitian ini menggunakan metode analisis kuantitatif dengan deskriptif dan korelasional. Sesuai dengan namanya, deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan atau menguraikan tentang sifat-sifat (karakteristik) suatu keadaan (Supranto, 2003). Deskriptif berkaitan dengan penyajian data sehingga memberikan informasi yang berguna. Penyajian data

dapat dilakukan dalam bentuk gambar/ grafik, dan tabel. Korelasi digunakan untuk mengukur hubungan antara dua variabel. Ada beberapa macam korelasi, penggunaannya tergantung dari data yang ada, misalnya korelasi Pearson digunakan untuk data yang berskala interval dan rasio; Spearman dan Kendall digunakan untuk data yang berskala ordinal; dan *Chi Square* digunakan untuk data yang berskala nominal. Untuk penelitian ini yang akan digunakan adalah korelasi Pearson karena data yang diperoleh dari kuesioner yang digunakan untuk penelitian ini berskala interval. Intensitas hubungan itu diukur dengan menggunakan prosedur matematis dengan menyatakan koefisien korelasi, yang dapat bergerak dari -1,00 sampai dengan +1,00. Hubungan korelasi ini dinyatakan dalam tiga bentuk, yaitu korelasi positif, korelasi negatif dan korelasi nihil atau tidak berkorelasi.

Ukuran Sampel dan Cara Pengambilan Sampel

Ukuran sampel merupakan istilah banyaknya sampel yang dibutuhkan. Dalam penelitian ini rumus yang digunakan untuk menentukan ukuran sampel adalah rumus yang dikemukakan oleh Slovin yaitu:

dimana:

$$n = \frac{N}{(1 - Ne^2)}$$

n = jumlah sampel

N = jumlah populasi

e = *sampling error*

Berdasarkan data Ditjen Perkeretaapian diketahui pengguna KRL Jabodetabek 300.000-400.000 orang per hari, sehingga

dengan rumus di atas dapat dihitung jumlah sampel yang dibutuhkan:

$$n = \frac{300.000}{1 - (300.000 \times 0,05^2)} = 399,467 = 400$$

Ini berarti dengan menggunakan *sampling error* 0.05 minimum sampel yang dibutuhkan adalah 400.

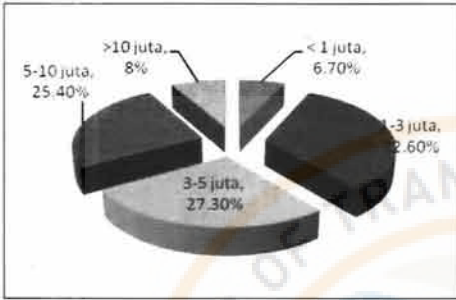
Pengambilan sampel dapat dilakukan dengan beberapa cara yang tergantung dari karakteristik populasi yang diamati. Pengambilan sampel harus dilakukan sedemikian rupa sehingga diperoleh sampel yang benar-benar representatif (menggambarkan populasi yang sebenarnya). Dalam penelitian ini populasinya adalah penumpang KRL Jabodetabek. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah *probability sampling* dengan metode *random sampling*, dengan metode ini pengambilan anggota sampel dari populasi dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi.

DATA DAN HASIL PENELITIAN

Jaringan rel yang sudah tersedia mencakup Jatinegara- Senen-Tanjung Priok, Jatinegara-Manggarai-Gambir-Kota, Manggarai-Pasar Minggu, Manggarai-Tanah Abang-Priok, Tanah Abang-Serpong, dan Kota-Tangerang. Jalur komuter Jabodetabek melewati beberapa stasiun besar seperti Jakarta Kota, Gambir, Gondangdia, Jatinegara, Pasar Senen, dan Manggarai serta rute balik. Di masa depan direncanakan KRL akan melayani pula stasiun Cikarang. Selain itu, jalur Tanah Abang menuju Serpong telah ditingkatkan menjadi rel ganda, sedangkan dari Manggarai sampai dengan Cikarang masih akan ditingkatkan menjadi *double-double track*.

4. Klasifikasi Responden Berdasarkan Penghasilan Per Bulan

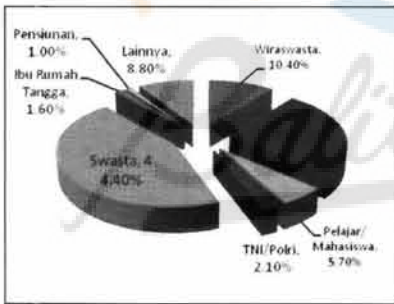
Pengelompokan penghasilan responden dibagi ke dalam 5 bagian yaitu < Rp. 1 juta, Rp. 1 - 3 juta, Rp. 3 - 5 juta, Rp.5-10 juta, dan di atas Rp. 10 juta. Gambaran prosentasenya sebagaimana dibawah ini.



Gambar 6. Responden berdasarkan penghasilan

5. Klasifikasi Responden Berdasarkan Pekerjaan

Pekerjaan responden dikelompokkan dalam 8 bagian, kelompok terbesar adalah pegawai negeri 26%, wiraswasta 10,40%, pelajar/mahasiswa 5,70% dan lainnya sebesar 8%.



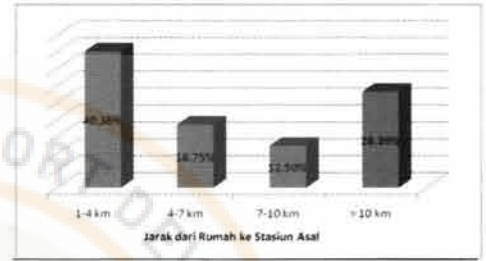
Gambar 7. Responden berdasarkan pekerjaan

B. Data Pergerakan Responden

Selain karakteristik responden, dalam kuesioner juga didapatkan data mengenai pergerakan responden yang meliputi data jarak dari rumah ke stasiun asal, waktu tempuh, dan jarak dari rumah ke tujuan akhir.

1. Jarak dari rumah ke stasiun asal

Dari data diperoleh gambaran mengenai jarak rumah responden ke stasiun asal/keberangkatan, yaitu sebanyak 40,36% responden memiliki jarak 1 s.d 4 km, jarak 4 s.d 7 km sebanyak 18,75%, jarak 7 s.d 10 km sebanyak 12,50% dan jarak >10 km sebanyak 28,39%.



Gambar 8. Jarak dari rumah ke stasiun asal

2. Waktu tempuh dari rumah ke stasiun asal

Apabila dilihat dari waktu tempuh dari rumah ke stasiun asal maka mayoritas responden atau sebesar 42,31% menyatakan waktu tempuh antara 10 s.d 15 menit, berikutnya 27,95% dengan waktu tempuh > 25 menit, 17,43% dengan waktu tempuh 15 s.d 20 menit dan sisanya 12,31% dengan waktu tempuh 20 s.d 25 menit.



Gambar 9. Waktu tempuh dari rumah ke stasiun asal

Nilai modus untuk pernyataan keempat dan kelima adalah 3 (tidak setuju) artinya para pengguna jasa tidak setuju jika nantinya hanya ada dua jenis layanan KRL yaitu ekonomi dan komersial (AC) serta nantinya KRL komersial AC hanya akan

berhenti di stasiun Manggarai dan dilanjutkan dengan *commuter line*. Demikian seterusnya hingga ke pernyataan ke-25. Interpretasi dari nilai-nilai modus tersebut dapat dirangkum ke dalam tabel berikut:

Tabel 2. Prosentase persepsi responden

No	Pernyataan	Prosentase			
		SS	S	TS	STS
1.	Rute layanan KRL saat ini mengakomodir kebutuhan perjalanan penumpang di Jabodetabek	37%	51%	11%	1%
2.	Jenis layanan yang diberikan yaitu KRL ekonomi, AC ekonomi, dan AC ekspres	39%	55%	5%	1%
3.	Dengan sistem pengoperasian yang baru semua KRL akan berhenti di setiap stasiun	6%	17%	37%	40%
4.	Nantinya hanya terdapat 2 jenis layanan KRL yaitu ekonomi dan komersial (AC)	8%	25%	35%	32%
5.	KRL akan berhenti di stasiun Manggarai dilanjutkan dengan <i>Commuter Line</i>	4%	24%	36%	36%
6.	Besaran tarif saat ini sudah mengakomodir layanan yang dibutuhkan	10%	67%	17%	6%
7.	Dengan penataan rute terjadi penyesuaian tarif KRL Jabodetabek	6%	53%	29%	12%
8.	Dengan penataan rute tarif KRL Jabodetabek tetap sama dengan tarif saat ini	14%	50%	26%	10%
9.	Frekuensi layanan KRL sesuai dengan kebutuhan perjalanan	15%	53%	24%	8%
10.	Dengan sistem yang baru jadwal perjalanan KRL mengalami perubahan	5%	36%	39%	20%
11.	Sistem layanan yang baru memberikan kemudahan jika dibandingkan dengan system yang lama	11%	35%	31%	23%
12.	Sistem <i>single operation</i> mengurangi jumlah penumpang ilegal/tidak bertiket	17%	44%	23%	16%
13.	Sistem layanan saat ini telah tepat waktu baik kedatangan maupun keberangkatan	8%	31%	39%	22%
14.	Sistem layanan saat ini masih belum tepat waktu baik kedatangan maupun keberangkatan	29%	43%	24%	4%
15.	Sistem yang baru akan memberikan pelayanan ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan KRL	22%	41%	24%	13%
16.	Belum dilakukan sosialisasi terhadap system yang baru tersebut secara luas kepada masyarakat	33%	53%	9%	5%
17.	Operator/pemerintah perlu melakukan sosialisasi secara intensif terkait rencana penerapan <i>single operation</i>	46%	47%	4%	3%
18.	Sosialisasi sebaiknya dilakukan melalui media massa (radio, tv, koran, dll)	46%	48%	4%	2%
19.	Sosialisasi sebaiknya dilakukan melalui brosur dan leaflet yang dibagikan di stasiun-stasiun	38%	52%	7%	3%
20.	Pelayanan KRL Ekspres Jabodetabek saat ini tanpa berhenti di setiap stasiun dan peralihan kereta	42%	43%	11%	4%
21.	Sistem peralihan kereta akan menambah waktu perjalanan pengguna KRL	33%	42%	19%	6%
22.	Penerapan sistem baru akan meningkatkan layanan dan kapasitas karena berhenti di setiap stasiun	9%	30%	37%	24%
23.	Kapasitas sarana dan prasarana kereta api sudah memadai	5%	19%	47%	29%
24.	Kejelasan informasi tentang jadwal, frekuensi, dan rute baru KRL	18%	45%	23%	14%
25.	Operator/PT KCJ perlu mempersiapkan dengan baik untuk penerapan <i>single operation</i>	53%	35%	7%	5%

Sumber: Hasil analisis, 2011

Keterangan:

SS = Sangat Setuju, S = Setuju, TS = Tidak Setuju, STS = Sangat Tidak Setuju

Dari tabel 3 di atas dapat dijelaskan beberapa hal berikut ini:

1. Pada umumnya rute layanan KRL saat ini telah mengakomodir kebutuhan perjalanan para pengguna jasa KRL. Hal ini terlihat dari 51% yang menyatakan setuju. Saat ini KRL melayani rute Jakarta Kota- Bogor, PP; Jakarta Kota-Depok, PP, Jakarta/ Manggarai - Tanah Abang, PP; Jakarta Kota- Bekasi, PP; Jakarta - Tangerang, PP; dan Jakarta - Serpong, PP. Selain itu, juga KRL lingkaran Jakarta dengan nama KRL Ciliwung, dengan rute Manggarai - Tanah Abang - Angke - Kemayoran - Pasar Senen - Jatinegara kembali ke Manggarai dan arah sebaliknya.
2. Saat ini jenis layanan yang diberikan terdiri dari tiga kelas yaitu KRL ekonomi, AC ekonomi, dan AC ekspres, dimana sebagian besar responden setuju dengan sistem layanan tersebut yaitu sebanyak 55%. Kelas layanan tersebut sesuai dengan kebutuhan pengguna jasa.
3. Dalam rangka lebih meningkatkan kapasitas dan jumlah penumpang yang bisa diangkut, maka PT. KCJ berencana menerapkan sistem pengoperasian baru (*single operation*) terhadap semua KRL. Dimana dengan sistem tersebut semua KRL akan berhenti di setiap stasiun. Kondisi ini mendapatkan respon yang kurang bagus dari responden, yaitu sebanyak 77% menyatakan tidak setuju. Data PT.KA menunjukkan bahwa saat ini total perjalanan KA adalah 452 terdiri dari kelas ekonomi sebanyak 133 perjalanan, ekonomi AC sebanyak 153 perjalanan dan Ekspres AC sebanyak 166 perjalanan, sedangkan dengan

perubahan pola operasi total perjalanan menjadi 431 perjalanan dengan rician ekonomi sebanyak 94 perjalanan dan *commuter line* sebanyak 337 perjalanan.

4. Disisi lain responden masih menyoroti bahwa sistem layanan KRL saat ini masih kurang dapat memenuhi ketepatan waktu baik kedatangan maupun keberangkatan. Dengan setiap KRL akan berhenti di stasiun tentunya hal ini akan menambah waktu perjalanan. Data dari PT, KA menunjukkan sebagai contoh waktu tempuh KRL dari Bogor ke Jakarta yang sebelumnya 51 menit setelah penerapan *single operation* akan menjadi 82 menit. Demikian pula untuk jurusan Depok, Bekasi dan Serpong akan mengalami penambahan waktu perjalanan.
5. Sebagai konsekuensi sistem *single operation* adalah adanya penyesuaian tarif. Tarif yang berlaku saat ini:

Bogor-Jakarta = Rp.11.000 menjadi Rp.9.000

Depok-Jakarta = Rp. 9.000 (tidak mengalami perubahan/tetap)

Bekasi-Jakarta = Rp. 9.000 menjadi Rp.8.000

Serpong-Jakarta = Rp. 8.000 (tidak mengalami perubahan/tetap)

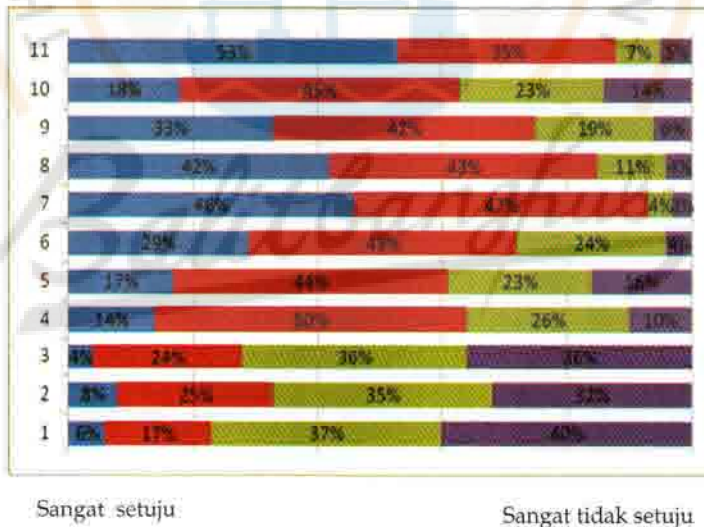
Dari sisi nominal yang dikeluarkan tidak mengalami perubahan yang signifikan bahkan ada yang tetap, akan tetapi dari sisi waktu tempuh akan bertambah lama karena KRL berhenti di setiap stasiun. Sebelum penerapan sepenuhnya pada bulan Juli 2011, PT. KCJ melakukan uji coba sistem *commuter line*. Dalam uji coba tersebut penerapan tariff dibedakan sebagai

berikut: Jakarta-Bogor sebesar Rp. 7.000,-; Jakarta-Depok sebesar Rp.6.000,-; Jakarta-Bekasi dengan tarif Rp. 6.500,-

6. Salah satu aspek penting yang perlu dilakukan oleh PT. KCJ adalah perlunya memberikan sosialisasi yang intens dan informasi yang jelas kepada pengguna jasa tentang penerapan sistem *single operation*. Menurut responden hal ini merupakan salah satu faktor yang mendukung kelancaran apabila sistem tersebut diterapkan, sehingga tidak menimbulkan kebingungan kepada pengguna jasa KRL. Sosialisasi ini meliputi informasi tentang jadwal, frekuensi, dan rute baru KRL, disamping juga informasi apabila terjadi gangguan/kendala dalam perjalanan KRL.

Secara grafik, item pernyataan yang signifikan digambarkan berikut ini:

2. = Nantinya hanya terdapat 2 jenis layanan KRL yaitu ekonomi dan komersial (AC).
3. = KRL akan berhenti di stasiun Manggarai dilanjutkan dengan *Commuter Line*.
4. = Dengan penataan rute tarif KRL Jabodetabek tetap sama dengan tarif saat ini.
5. = Sistem *single operation* mengurangi jumlah penumpang ilegal/tidak bertiket.
6. = Sistem layanan saat ini masih belum tepat waktu baik kedatangan maupun keberangkatan.
7. = Operator/pemerintah perlu melakukan sosialisasi secara intensif terkait rencana penerapan *single operation*.
8. =Pelayanan KRL Ekspres Jabodetabek saat ini tanpa berhenti di setiap stasiun dan peralihan kereta.



Gambar 11. Prosentase persepsi responden

Keterangan:

1. = Dengan sistem pengoperasian yang baru semua KRL akan berhenti di setiap stasiun.

9. = Sistem peralihan kereta akan menambah waktu perjalanan pengguna KRL.

10. =Kejelasan informasi tentang jadwal, frekuensi, dan rute baru KRL.
11. = Operator/PT KCJ perlu mempersiapkan dengan baik untuk penerapan *single operation*.

Dari hasil analisis data didapatkan gambaran sebagai berikut:

Untuk pernyataan 3

Responden yang menyatakan **sangat tidak setuju** didominasi oleh responden yang tujuannya bekerja (86.1%), frekuensi menggunakan KRL setiap hari (85.5%), jarak dari rumah ke stasiun asal 1-4 km (36.4%), waktu tempuh ke stasiun asal 10-15 menit (40.1%), dan jarak dari rumah ke tujuan akhir >60 km (45%).

Untuk pernyataan 4

Responden yang menyatakan **tidak setuju** didominasi oleh responden yang tujuannya bekerja (84.2%), frekuensi menggunakan KRL tiap hari (75.8%), jarak dari rumah ke stasiun asal 1-4 km (41.2%), waktu tempuh ke stasiun asal 10-15 menit (44.4%), dan jarak dari rumah ke tujuan akhir >60 km (34.1%).

Untuk pernyataan 5

Responden yang menyatakan **tidak setuju** didominasi oleh responden yang tujuannya bekerja (86.5%), frekuensi menggunakan KRL tiap hari (89.5%), jarak dari rumah ke stasiun asal 1-4 km (35.6%), waktu tempuh ke stasiun asal 10-15 menit (43.6%), dan jarak dari rumah ke tujuan akhir >60 km (35.1%).

Untuk pernyataan 8

Responden yang menyatakan **setuju** didominasi oleh responden yang tujuannya bekerja (76.7%), frekuensi

menggunakan KRL tiap hari (76.7%), jarak dari rumah ke stasiun asal 1-4 km (39.8%), waktu tempuh ke stasiun asal 10-15 menit (39.8%), dan jarak dari rumah ke tujuan akhir >60 km (37%).

Untuk pernyataan 12

Responden yang menyatakan **setuju** didominasi oleh responden yang tujuannya bekerja (83.4%), frekuensi menggunakan KRL tiap hari (76.2%), jarak dari rumah ke stasiun asal 1-4 km (44%), waktu tempuh ke stasiun asal 10-15 menit (42.7%), dan jarak dari rumah ke tujuan akhir <30-40 km (32.7%).

Untuk pernyataan 14

Responden yang menyatakan **setuju** didominasi oleh responden yang tujuannya bekerja (83.5%), frekuensi menggunakan KRL tiap hari (77.4%), jarak dari rumah ke stasiun asal 1-4 km (43.8%), waktu tempuh ke stasiun asal 10-15 menit (46%), dan jarak dari rumah ke tujuan akhir <30-40 km (30.4%).

Untuk pernyataan 17

Responden yang menyatakan **setuju** didominasi oleh responden yang tujuannya bekerja (84.8%), frekuensi menggunakan KRL tiap hari (77.4%), jarak dari rumah ke stasiun asal 1-4 km (41.4%), waktu tempuh ke stasiun asal 10-15 menit (42.1%), dan jarak dari rumah ke tujuan akhir <30-40 km (36.1%).

Untuk pernyataan 20

Responden yang menyatakan **setuju** didominasi oleh responden yang tujuannya bekerja (84.9%), frekuensi menggunakan KRL tiap hari (79.2%), jarak dari rumah ke stasiun asal 1-4 km (40.6%), waktu tempuh ke stasiun asal 10-15 menit

(39.9%), dan jarak dari rumah ke tujuan akhir <30-40 km (32.2%).

Untuk pernyataan 21

Responden yang menyatakan **setuju** didominasi oleh responden yang tujuannya bekerja (82.4%), frekuensi menggunakan KRL tiap hari (76.5%), jarak dari rumah ke stasiun asal 1-4 km (44.7%), waktu tempuh ke stasiun asal 10-15 menit (45.8%), dan jarak dari rumah ke tujuan akhir <30-40 km (34%).

Untuk pernyataan 24

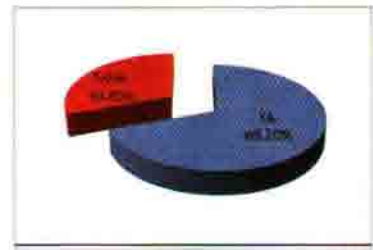
Responden yang menyatakan **setuju** didominasi oleh responden yang tujuannya bekerja (81.1%), frekuensi menggunakan KRL tiap hari (73.6%), jarak dari rumah ke stasiun asal 1-4 km (41.1%), waktu tempuh ke stasiun asal 10-15 menit (42.4%), dan jarak dari rumah ke tujuan akhir <30-40 km (34.4%).

Untuk pernyataan 25

Responden yang menyatakan **sangat setuju** didominasi oleh responden yang tujuannya bekerja (83.6%), frekuensi menggunakan KRL tiap hari (77.7%), jarak dari rumah ke stasiun asal 1-4 km (40.1%), waktu tempuh ke stasiun asal 10-15 menit (41.3%), dan jarak dari rumah ke tujuan akhir <30-40 km (34.8%).

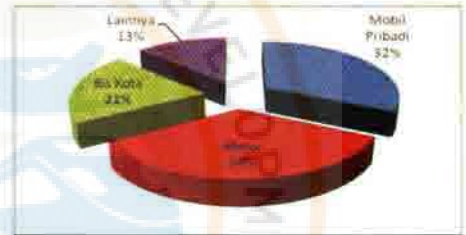
Pemilihan Moda

Rencana penerapan sistem *single operation*, pengguna jasa KRL memberikan tanggapan beragam. Secara umum apabila sistem tersebut diterapkan maka mayoritas responden tetap akan menggunakan jasa angkutan KRL. Terlihat dari hasil survei yang menyatakan tetap menggunakan KRL sebanyak 69,20 % dengan alasan tidak ada pilihan lain, sedangkan sisanya 30,80% menyatakan tidak.



Gambar 12. Pilihan tetap menggunakan KRL

Pengguna jasa KRL yang berpindah moda tersebut, sebanyak 34% menyatakan akan menggunakan motor, 32% akan menggunakan mobil pribadi, 21% akan berpindah ke bis kota, 13% akan berpindah ke lainnya (bis jemputan kantor, transjakarta).



Gambar 13. Pilihan moda

Tabulasi Silang

Pada bagian ini dilakukan tabulasi silang antara masing-masing variabel yaitu jarak dari rumah ke stasiun asal, waktu tempuh dari rumah ke stasiun asal, dan jarak dari rumah ke tujuan akhir dengan kemungkinan pemilihan moda. Dari hasil tabulasi terlihat sebagaimana tabel 3.

Tabulasi silang di atas merupakan gambaran pemilihan moda jika *single operation* jadi diterapkan. Dari tabulasi silang tersebut dapat dilihat beberapa hal sebagai berikut:

1. Responden yang jarak dari rumah ke stasiun awal <1-4 km 11.72% responden memilih menggunakan mobil pribadi, 13.79% responden memilih menggunakan motor, 6.21%

Tabel 3. Tabulasi silang jarak dari rumah ke stasiun asal dengan pemilihan moda

jarak dari rumah ke stasiun asal * pemilihan moda Crosstabulation

Count		pemilihan moda				Total
		mobil pribadi	motor	bis kota	lainnya	
jarak dari rumah ke stasiun asal	<1-4 km	11.72%	13.79%	6.21%	5.52%	37.24%
	4-7 km	4.14%	5.52%	2.76%	2.07%	14.48%
	7-10 km	6.90%	5.52%	4.14%	2.07%	18.62%
	>10 km	8.97%	9.66%	7.59%	3.45%	29.66%
Total		31.72%	34.48%	20.69%	13.10%	100.00%

responden memilih menggunakan bis kota, dan 5.52% orang memilih menggunakan lainnya (bis jemputan kantor, transjakarta dll).

- Responden yang jarak dari rumah ke stasiun awal 4-7 km 4.14% responden memilih menggunakan mobil pribadi, 5.52% responden memilih menggunakan motor, 2.76% responden memilih menggunakan bis kota, dan 2.07% orang memilih menggunakan lainnya (bis jemputan kantor, transjakarta dll).
- Responden yang jarak dari rumah ke stasiun awal 7-10 km 6.90% responden memilih menggunakan mobil pribadi, 5.52% responden memilih menggunakan motor, 4.14% responden memilih menggunakan bis kota, dan 2.07% orang memilih

menggunakan lainnya (bis jemputan kantor, transjakarta dll).

- Responden yang jarak dari rumah ke stasiun awal >10 km 8.97% responden memilih menggunakan mobil pribadi, 9.66% responden memilih menggunakan motor, 7.59% responden memilih menggunakan bis kota, dan 3.45% orang memilih menggunakan lainnya (bis jemputan kantor, transjakarta dll).

Dari tabulasi silang (tabel 4) dapat dilihat beberapa hal sebagai berikut:

- Responden yang waktu tempuh dari rumah ke stasiun awal 10-15 menit 11.72% responden memilih menggunakan mobil pribadi, 15.86% responden memilih menggunakan motor, 6.90% responden memilih menggunakan

Tabel 4. Tabulasi silang waktu tempuh dengan pemilihan moda

waktu tempuh dari rumah ke stasiun asal * pemilihan moda Crosstabulation

count		Pemilihan Moda				Total
		Mobil pribadi	Motor	Bis kota	Lainnya	
Waktu tempuh dari rumah ke stasiun asal	10-15 menit	11.72%	15.86%	6.90%	5.52%	40.00%
	15-20 menit	5.52%	5.52%	4.14%	2.76%	17.93%
	20-25 menit	4.83%	4.83%	2.76%	0.69%	13.10%
	> 25 menit	10.34%	7.59%	6.90%	4.14%	28.97%
Total		32.41%	33.79%	20.69%	13.10%	100.00%

kan bis kota, dan 5.52% orang memilih menggunakan lainnya (bis jemputan kantor, transjakarta dll).

2. Responden yang waktu tempuh dari rumah ke stasiun awal 15-20 menit 5.52% responden memilih menggunakan mobil pribadi, 5.52% responden memilih menggunakan motor, 4.14% responden memilih menggunakan bis kota, dan 2.76% orang memilih menggunakan lainnya (bis jemputan kantor, transjakarta dll).
3. Responden yang waktu tempuh dari rumah ke stasiun awal 20-25 menit 4.83% responden memilih menggunakan mobil pribadi, 4.83% responden memilih menggunakan motor, 2.76% responden memilih menggunakan bis kota, dan 0.69% orang memilih menggunakan lainnya (bis jemputan kantor, transjakarta dll).
4. Responden yang waktu tempuh dari rumah ke stasiun awal >25 menit 10.34% responden memilih menggunakan mobil pribadi, 7.59% responden memilih menggunakan motor, 6.90% responden memilih menggunakan bis kota, dan 4.14% orang memilih menggunakan lainnya (bis jemputan kantor, transjakarta dll).

Dari tabulasi silang tabel 5) dapat dilihat beberapa hal sebagai berikut:

1. Responden yang jarak dari rumah ke tujuan akhir <30-40 km 7.69% responden memilih menggunakan mobil pribadi, 6.99% responden memilih menggunakan motor, 6.29% responden memilih menggunakan bis kota, dan 2.80% orang memilih menggunakan lainnya (bis jemputan kantor, transjakarta dll).
2. Responden yang jarak dari rumah ke tujuan akhir 41-50 km 4.90% responden memilih menggunakan mobil pribadi, 7.69% responden memilih menggunakan motor, 4.90% responden memilih menggunakan bis kota, dan 2.80% orang memilih menggunakan lainnya (bis jemputan kantor, transjakarta dll).
3. Responden yang jarak dari rumah ke tujuan akhir 51-60 km 4.90% responden memilih menggunakan mobil pribadi, 4.90% responden memilih menggunakan motor, 3.50% responden memilih menggunakan bis kota, dan 3.50% orang memilih menggunakan angkutan lainnya (bis jemputan kantor, transjakarta dll).

Tabel 5. Tabulasi Silang Jarak Dari Rumah dengan Pemilihan Moda

jarak ke tempat tujuan akhir * pemilihan moda Crosstabulation						
Count		pemilihan moda				Total
		mobil pribadi	motor	bis kota	lainnya	
jarak ke tempat tujuan akhir	< 30-40 km	7.69%	6.99%	6.29%	2.80%	23.78%
	41-50 km	4.90%	7.69%	4.90%	2.80%	20.28%
	51-60 km	4.90%	4.90%	3.50%	3.50%	16.78%
	> 60 km	13.29%	15.38%	6.29%	4.20%	39.16%
Total		30.77%	34.97%	20.98%	13.29%	100.00%

4. Responden yang jarak dari rumah ke tujuan akhir >60 km 13.29% responden memilih menggunakan mobil pribadi, 15.38% responden memilih menggunakan motor, 6.29% responden memilih menggunakan bis kota, dan 4.20% orang memilih menggunakan angkutan lainnya (bis jemputan kantor, transjakarta dll).

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari hasil analisis dan pembahasan diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Kelas layanan KRL yang semula ada tiga (Ekonomi, Ekonomi AC dan Ekspres AC) akan menjadi dua yaitu ekonomi dan komersil (*commuter line*). Sistem *single operation* yang menerapkan semua KRL akan berhenti di setiap stasiun, dimana sebanyak 77% responden menyatakan tidak setuju. Hal ini dikarenakan sebagian responden berpendapat lebih membutuhkan waktu tempuh yang cepat dibandingkan apabila nantinya KRL berhenti di setiap stasiun.
2. Dari sisi ketepatan waktu baik kedatangan maupun keberangkatan, responden menilai bahwa KRL masih belum dapat memenuhinya. Apabila setiap KRL akan berhenti di semua stasiun tentunya hal ini akan menambah waktu perjalanan.
3. Penerapan *single operation* akan berpengaruh terhadap sistem tarif. Perubahan tarif yang berlaku saat ini belum diimbangi dengan perbaikan waktu tempuh KRL, karena pada kenyataannya waktu tempuh menjadi lebih lama.

4. Responden menilai perlu adanya sosialisasi secara intensif kepada pengguna jasa terkait rencana penerapan *single operation*.
5. Secara umum apabila sistem *single operation* tersebut diterapkan maka mayoritas responden tetap akan menggunakan jasa angkutan KRL. Hal ini terlihat dari hasil survei yang menyatakan tetap menggunakan KRL sebanyak 69,20 % dengan alasan tidak ada pilihan lain, sedangkan sisanya 30,80% menyatakan tidak.

B. Saran

1. Perubahan pola operasi seyogyanya dibarengi dengan penyediaan kapasitas sarana yang memadai sehingga bisa memberikan kenyamanan kepada penumpang, hal ini dikarenakan akan terjadi penyebaran penumpang di beberapa stasiun.
2. Dalam rangka mendukung kelancaran sistem ini, salah satu yang perlu dilakukan oleh PT. KCJ adalah sosialisasi secara intensif kepada masyarakat luas khususnya pengguna KRL antara lain meliputi perubahan jadwal, besaran tarif, frekuensi KRL, dan rute baru KRL.
3. Dengan memberlakukan *commuter line*, perlu diketahui *demand*/permintaan penumpang yang melakukan perpindahan di stasiun transit.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S.1998.*Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*.Rineka Cipta. Jakarta.
- Burhan, Gunawan, Marzuki. 2002. *Statistik Terapan Untuk Penelitian Sosial*. Gadjah Mada University Press. Yogyakarta.

- Edward, K.Morlock. 1994. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga.Jakarta.
- Fandy Tjiptono.1996.*Manajemen Jasa*. Andi.Yogyakarta.
- Jotin Khisty, Kent Lall.2002.*Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*. Erlangga. Jakarta.
- Peraturan pemerintah No.56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian
- Peraturan pemerintah No.72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api
- Rustian Kamaluddin.2003.*Ekonomi Transportasi, Karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Galia.Jakarta.
- Sugiyono. 2003. *Metode Penelitian Administrasi*. Jakarta.
-2000.*Statistik Untuk Penelitian*. Alfabeta.Bandung.
- Sofjan Assauri.2007.*Matematika Ekonomi*.Raja Grafindo Persada.Jakarta.
-2004.*Manajemen Produksi dan Operasi*. FEUI. Jakarta.
- Supranto,J.2000. *Teknik Sampling Untuk Survei dan Eksperimen*.Rineka.Jakarta.
- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.
- www.keretaapi.co.id.
- *) Lahir di Magetan 8 Desember 1963.S1 Ekonomi Manajemen. S2 Manajemen Transportasi. Peneliti Madya Bidang Transportasi Darat. Kasubag Evaluasi dan Pelaporan Setbadan Litbang Perhubungan.
- **) Lahir di Pekalongan, 22 September 1987, S1 Statistik Universitas Diponegoro tahun 2010. Calon peneliti.

