

Analisis Peningkatan Komuter Di Perkotaan Solo – Yogya Menggunakan *Commuter Line*

Chintania Azahra Tantri Noermartanto¹, Hian Risnandar², Nirma Lila Anggani³

Departemen Geografi, Universitas Muhammadiyah Surakarta

e-mail : e100220045@student.ums.ac.id, e100230015@student.ums.ac.id, nla624@ums.ac.id

Abstrak

Transportasi merupakan aspek penting untuk masyarakat di kota besar, seperti Perkotaan Solo dan Kota Yogyakarta. Salah satu moda transportasi darat yang sering digunakan oleh masyarakat yaitu KRL *Commuter Line*. Berdasarkan dari PT KAI angka pengguna KRL *Commuter Line* pada tahun 2019-2023 mengalami fluktuatif. Tujuan dari penelitian ini adalah 1) mengidentifikasi jumlah peningkatan pengguna KRL *Commuter Line* Solo-Yogya; 2) mendeskripsikan faktor-faktor yang mempengaruhi peningkatan pengguna KRL *Commuter Line* Solo-Yogya; 3) memberikan saran guna meningkatkan kenyamanan dan fasilitas yang ada pada KRL *Commuter Line* yang ada di Indonesia terutama KRL *Commuter Line* Solo-Yogya. Metode yang digunakan yaitu *purposive sampling* dengan wawancara kepada pengguna KRL *Commuter Line* Solo-Yogya. Hasil penelitian dianalisis menggunakan analisis deskriptif. Peningkatan pengguna KRL *Commuter Line* Solo-Yogya terjadi pada tahun 2022, namun sebelum adanya KRL *Commuter Line* Solo-Yogya ada kereta yang sering digunakan yaitu *pramaks*. Beberapa faktor yang mempengaruhi peningkatan pengguna KRL *Commuter Line* berdasarkan kriteria responden seperti pelajar yang merasa bahwa KRL *Commuter Line* cenderung lebih terjangkau dibandingkan transportasi lain; sedangkan untuk pekerja merasa KRL *Commuter Line* lebih efisien karena jadwal dan ketepatan keberangkatannya.

Kata Kunci: Transportasi; *Commuter Line*; Solo-Yogya

Abstract

Transportation is an important aspect for people in big cities, such as Surakarta City and Yogyakarta City. One mode of land transportation that is often used by the public is the KRL Commuter Line. Based on PT KAI, the number of KRL Commuter Line users in 2019-2023 has fluctuated. The aims of this research are 1) to identify the increase in the number of Solo-Yogya KRL Commuter Line users; 2) describe the factors that influence the increase in Solo-Yogya KRL Commuter Line users; 3) provide suggestions to improve the comfort and facilities available on the KRL Commuter Line in Indonesia, especially the KRL Commuter Line Solo-Yogya. The method used was purposive sampling with interviews with Solo-Yogya KRL Commuter Line users. The research results were analyzed using descriptive analysis. An increase in Solo-Yogya Commuter Line KRL

users will occur in 2022, but before the Solo-Yogya Commuter Line KRL existed, there was a train that was often used, namely Pramaks. Several factors influence the increase in KRL Commuter Line users based on respondent criteria, such as students who feel that KRL Commuter Line tends to be more affordable than other transportation; Meanwhile, workers feel that the KRL Commuter Line is more efficient because of its schedule and precise departures

Keyword: Transportation; Commuter Lines; Solo-Yogya

PENDAHULUAN

Permasalahan yang terjadi di kota besar, seperti kota Solo dan kota Yogya antara lain adalah masalah transportasi. Masalah transportasi dapat mengakibatkan kemacetan yang menyebabkan tingkat produktivitas pekerja komuter menjadi rendah dan mengakibatkan biaya ekonomi tinggi. Terjadinya kemacetan disebabkan oleh perilaku masyarakat dalam memilih mode transportasi (Setyodhono, 2017). Angkutan umum berkembang demikian pesatnya, sehingga setiap usaha angkutan umum melakukan perenovasian dan peningkatan pelayanan dari segala aspek. Berdasarkan dari aspek rutinitas mobilitas penduduk non permanen dapat dibedakan menjadi dua kategori, yaitu sirkuler dan komuter. Sirkuler terjadi apabila penduduk yang melakukan perpindahan sejak semula bermaksud untuk kembali ke daerah asalnya. Sedangkan komuter adalah pergerakan yang dilakukan dalam waktu satu hari dengan melintasi batas wilayah dan kembali ke tempat asalnya. Menurut Matra IB, mereka yang bekerja dengan melintasi batas kabupaten/ kota, pada umumnya disebabkan oleh tidak adanya pekerjaan di wilayah tempat tinggalnya, dan atau karena adanya pilihan pekerjaan yang lebih baik bila dibandingkan dengan yang ada di wilayahnya. Untuk mencapai ke dan dari tempat kerjanya, pekerja komuter dihadapkan pada pilihan moda transportasi yang ada. Alternatif jenis transportasi yang dapat digunakan adalah: sepeda, sepeda motor, mobil, kendaraan umum, *commuter line*, ataupun bus.

Masyarakat lebih banyak menggunakan mode transportasi *commuter line* dalam melakukan komuter. Dapat terlihat pada volume pengguna *commuter line* pada tahun 2018 - 2023 di berbagai wilayah Indonesia. Pada tahun 2018 terdapat 226.798.524 pengguna, sedangkan pada tahun 2023 sebanyak 331.004.965 pengguna. Layanan ini dahulu dioperasikan dengan nama KRL Jabodetabek sejak era 1970-an hingga pemekaran tahun 1999. Pada 2008, layanan KRL dioperasikan oleh perusahaan baru bernama PT KAI Commuter Jabodetabek yang kelak sejak 2017 berubah menjadi Kereta Commuter Indonesia. Selain di Jabodetabek, *commuter line* telah dibangun untuk menghubungkan kota penting di Jawa Tengah dan Daerah Istimewa Yogyakarta, yaitu Kota Yogyakarta dan Kota Surakarta untuk menggantikan tugas KA Prambanan Ekspres.

Pengoperasian *commuter line* Solo-Yogya menjadi alternatif solusi transportasi perkeretaapian perkotaan yang dapat dimanfaatkan masyarakat secara optimal. Pengoperasian *commuter line* Solo-Yogya diharapkan mampu meningkatkan pelayanan jasa angkutan kereta api, keselamatan lalu lintas kereta api, pelayanan aksesibilitas dan mobilitas antarmoda, kenyamanan bagi pengguna jasa, dan dapat memberikan kinerja pengoperasian yang baik. Pelayanan transportasi yang semakin berkembang, termasuk keamanan, kenyamanan, ketepatan waktu, dan efisiensi, dituntut untuk dapat memenuhi kebutuhan masyarakat. Layanan *commuter line* memberikan pelayanan yang adil kepada

pelanggan, membina hubungan yang positif dengan pelanggan, dan memberikan kenyamanan kepada pelanggan dalam transportasi.

Berdasarkan latar belakang tersebut maka permasalahan yang ada yakni peningkatan pengguna *commuter line* di semua wilayah di Indonesia secara signifikan terutama di *commuter line* jalur Solo-Yogya. Maka dibuatnya penelitian ini guna mengidentifikasi jumlah peningkatan pengguna *commuter line* Solo-Yogya, mendeskripsikan faktor-faktor yang mempengaruhi peningkatan pengguna *commuter line* Solo-Yogya, memberikan saran guna meningkatkan kenyamanan dan fasilitas yang ada pada *commuter line* yang ada di Indonesia terutama *commuter line* Solo-Yogya.

METODOLOGI

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif, dimana penelitian bertujuan untuk mendeskriptifkan situasi-situasi atau kejadian-kejadian secara sistematis, faktual, akurat mengenai fakta-fakta di lapangan (Supranto, 2003). Data yang dikumpulkan terdiri dari data primer dan data sekunder. Pengambilan data primer dilakukan dengan cara wawancara secara langsung kepada pengguna *commuter line* dengan menggunakan teknik *purposive sampling*. *purposive sampling* (pengambilan sampel secara sengaja) adalah suatu teknik penentuan dan pengambilan sampel yang ditentukan oleh peneliti dengan pertimbangan tertentu (Maharani et al., 2018).

Data primer yang akan diambil berupa data untuk mengidentifikasi jumlah pengguna *commuter line* yang merupakan masyarakat komuter. Mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi peningkatan penggunaan *commuter line*. Data responden yang diambil di lapangan selanjutnya akan dilakukan proses pengolahan seperti pengklasifikasian data dan analisis data baik dengan metode deskriptif maupun metode analisis. Proses ini dilakukan untuk mempermudah untuk mengolah data yang sudah ada ke tahapan analisis. Dalam tahapan ini mengidentifikasi ciri pergerakan penduduk digunakan metode dengan analisis crosstab terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi

HASIL DAN PEMBAHASAN

Mobilitas penduduk adalah perpindahan penduduk dari suatu wilayah ke wilayah lain melampaui batas politik atau negara atau batas administratif atau batas bagian dalam suatu negara. Mobilitas penduduk merupakan salah satu dari tiga faktor yang mempengaruhi pertumbuhan penduduk di suatu negara selain mortalitas dan fertilitas. Menurut Mantra (2000) migrasi harian (komuter) atau commuting adalah gerak penduduk dari daerah asal menuju daerah tujuan dalam batas waktu tertentu dan kembali ke daerah asal pada hari itu juga. Sementara mobilitas penduduk adalah gerak penduduk (movement), penduduk yang melintas batas wilayah menuju ke wilayah lain dalam periode waktu tertentu.

Menurut Mantra (2000:173) migrasi adalah gerak penduduk yang melintasi batas wilayah asal menuju ke wilayah tujuan dengan niatan menetap. Sebaliknya, mobilitas penduduk non permanen adalah gerak penduduk dari suatu wilayah ke wilayah lain dengan tidak ada niatan menetap di daerah tujuan. Apabila seseorang menuju ke daerah lain dan sejak semula sudah bermaksud tidak menetap di daerah tujuan, orang tersebut digolongkan sebagai pelaku mobilitas non-permanen walaupun bertempat tinggal di daerah tujuan dalam jangka waktu lama. Gerak penduduk yang non-permanen (circulation) ini juga dibagi menjadi dua, yaitu ulang-alik (Jawa = nglaju, Inggris = commuting) dan menginap atau mondok di daerah tujuan (Mantra, 2000:173).

Mobilitas ulang-alik adalah gerak penduduk dari daerah asal menuju daerah tujuan dalam batas waktu tertentu dengan kembali ke daerah asal pada hari itu juga. Sedangkan mobilitas penduduk mondok atau menginap merupakan gerak penduduk yang meninggalkan daerah asal menuju daerah tujuan dengan batas waktu lebih dari satu hari, namun kurang dari enam bulan. Kegiatan mobilitas ulang alik (*commuting*) lebih sering dilakukan oleh seseorang yang bekerja di wilayah pusat dan tinggal di wilayah penyokong atau kota penyangga. Seperti wilayah yang menjadi tempat penelitian seperti Solo–Yogya. Alat transportasi yang sering digunakan yaitu *commuter line* (KRL). Kereta Rel Listrik (KRL) atau yang juga dikenal dengan *commuter line* merupakan layanan kereta api berbasis rel listrik yang termasuk dalam klasifikasi perkeretaapian perkotaan (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 63 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Orang dengan Kereta Api, 2019). *Commuter line* saat ini dikelola oleh PT Kereta Commuter Indonesia yakni salah satu anak perusahaan dari PT Kereta Api Indonesia.

Pada mulanya PT Kereta Commuter Indonesia (KCI) dikenal dengan PT KAI Commuter Jabodetabek namun telah berganti nama sejak 19 September 2017. Ketika pemangku kepentingan memutuskan untuk membuat anak perusahaan baru ini, mereka melakukannya dengan tujuan untuk melayani pelanggan dengan lebih baik dan berkontribusi pada solusi masalah transportasi perkotaan yang lebih rumit. Sejak 15 September 2008, bisnis ini telah menjadi anak perusahaan yang dimiliki sepenuhnya oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) di Jakarta. Sebelumnya sistem perkeretaapian koridor Solo–Yogya dilayani oleh Kereta Rel Diesel Prambanan Ekspres yang dikelola DAOP VI Yogyakarta, namun bersamaan dengan berlakunya grafik perjalanan kereta api (*gapeka*) per 10 Februari 2021, PT KCI mengoperasikan Kereta Api Listrik (KRL) untuk menggantikan Kereta Rel Diesel Solo–Yogya, yang sekaligus menjadi layanan KRL pertama di luar wilayah Jabodetabek.

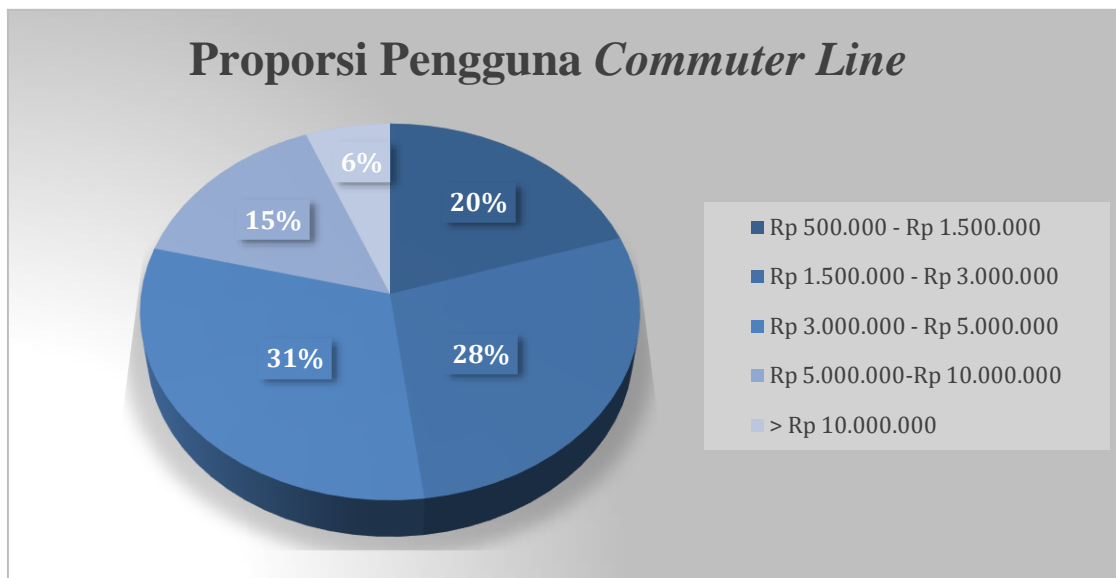
KA Commuter Jabodetabek (atau disebut juga KRL Commuter Line, dulu dikenal sebagai KRL Jabodetabek) adalah jalur kereta rel listrik yang dioperasikan oleh PT. KAI Commuter Jabodetabek, yang merupakan anak perusahaan dari PT. Kereta Api Indonesia (PT KAI). KRL telah beroperasi di wilayah Jakarta sejak tahun 1976, hingga kini melayani rute komuter di wilayah DKI Jakarta, Kota Depok, Kota Bogor, Kabupaten Bogor, Kota Bekasi, Kabupaten Lebak, Kota Tangerang, dan Kota Tangerang Selatan. Sedangkan KRL Commuter Line Solo–Yogya menjadi rute pertama KRL di luar wilayah Jabodetabek. Saat ini, pada periode 1 - 7 Februari 2021 kereta masih dalam masa uji coba untuk masyarakat dengan tarif 1 rupiah. Sebelumnya, telah dilakukan uji coba awal pada 20 - 30 Januari 2021 untuk pemerintah daerah di Yogyakarta, Jawa Tengah, Media, dan Komunitas.



Gambar 1. Diagram Peningkatan Jumlah Pengguna *Commuter Line* Indonesia

Berdasarkan data pada diagram tersebut diperoleh pengguna *commuter line* di Indonesia. Pada tahun 2018 hingga 2019 jumlah pengguna *commuter line* hampir sama. Namun, berbeda dengan pengguna *commuter line* tahun 2020, mengalami penurunan penggunaan *commuter line* karena wabah penyakit *covid-19* yang melanda Indonesia. Berlanjut menurun pada tahun 2021, hal tersebut terjadi pasca pandemi *covid-19*. Pada tahun 2022 hingga 2023 jumlah pengguna *commuter line* meningkat pesat. Hal tersebut dilatarbelakangi oleh mulainya kegiatan kembali seperti sebelum pandemi melanda Indonesia.

Menurut penelitian terbaru (Chindyana dkk., 2022) menyebutkan jika dilihat dari penghasilan, Terdapat 3 kelompok penumpang dengan proporsi yang besar. Sekitar 31% penumpang komuter *Commuter line* Solo–Yogya mempunyai penghasilan pada kisaran Rp3.000.000-Rp5.000.000. Sebanyak 28% berpenghasilan Rp1.500.000-Rp3.000.000 dan Rp500.000-Rp1.000.000 sebanyak 20%. Mayoritas dari penumpang *Commuter line* menggunakan moda transportasi dari rumah ke stasiun dengan kendaraan sepeda motor sebanyak 88%. Menggunakan moda transportasi mobil pribadi sebanyak 10%. Mayoritas pengguna *commuter line* memilih menggunakan kendaraan bermotor karena menganggap *commuter line* menjadi transportasi yang dapat diandalkan dibandingkan dengan transportasi lain. Transportasi *commuter line* merupakan transportasi yang bebas macet dengan waktu tempuh yang lebih cepat dibandingkan dengan transportasi darat lainnya, termasuk sepeda motor. Ada faktor demografi yang mendukung kondisi ini seperti bahwa mayoritas pekerjaan penumpang komuter *commuter line* Solo-Yogya ialah karyawan dan bekerja menjadi tujuan utama penumpang komuter, sehingga diperlukan moda transportasi yang lebih cepat untuk sampai ke tujuan tempat mereka bekerja. Adapun diagram proporsi dari pengguna *commuter line* berdasarkan kelas penghasilan dibawah ini.



Gambar 2. Proporsi pengguna *Commuter line*.

Tujuan dari pelaku perjalanan komuter menggunakan *commuter line* Solo-Yogya untuk bekerja. Biaya *commuter line* Solo-Yogya dapat dikatakan ekonomis bagi pekerja komuter dari Solo ke Yogya ataupun sebaliknya. Penggunaan *commuter line* memiliki

fungsi penting bagi pelaku perjalanan komuter. Tetapi terjadi perbedaan yang signifikan antara jumlah komuter di stasiun besar dengan jumlah komuter di stasiun kecil. Perbedaan ini disebabkan oleh faktor penunjang fasilitas di stasiun kecil yang pada umumnya memiliki keterbatasan. Pada stasiun kecil memiliki kekurangan terhadap keterpaduan moda transportasi menuju stasiun. Keterpaduan layanan transportasi antarmoda tentunya sangat dibutuhkan dalam memberikan pelayanan yang terbaik bagi masyarakat di daerah pinggiran kota agar tidak terjadi ketimpangan (Anwar dan Arisandi, 2013). Dalam penyelenggaraan transportasi antarmoda, stasiun memegang peranan yang penting, karena di stasiun tersebut terjadi pergantian atau alih moda, yang merupakan titik temu antara jaringan pelayanan transportasi kereta api dengan jaringan pelayanan transportasi jalan (Listantari, 2015).

Maka dapat disimpulkan KRL *commuter line* Solo-Yogya memiliki manfaat yang banyak bagi para komuter. Baik dari sisi kenyamanan hingga sisi keuangannya. Berdasarkan survei wawancara yang dilakukan, banyak pengguna *commuter line* yang menggunakan transportasi ini karena murah dan tersusun jadwal keberangkatannya baik dari Solo-Yogya ataupun sebaliknya. Selain itu, menurut para pegawai yang saat berangkat bekerja menggunakan *commuter line*, transportasi ini sangat nyaman dan memiliki jadwal yang dapat disesuaikan dengan jadwal para pegawai bekerja. Namun terdapat pula masukan untuk berjalannya *commuter line* kedepannya yakni dengan menambah gerbong dalam satu kali waktu pemberangkatan, menambah jadwal keberangkatan *commuter line*, dan menambah satpam penjaga setiap gerbong *commuter line* guna meningkatkan tingkat keamanan bagi para pengguna *commuter line*.

SIMPULAN

Pengguna *commuter line* Solo-Yogya mengalami peningkatan sejak terjadinya pandemi *covid-19*. Peningkatan tersebut sangat melonjak tinggi, apalagi saat *weekend* dan tanggal merah. Faktor-faktor yang mempengaruhi peningkatan pengguna *commuter line* Solo-Yogya yaitu karena harga tiket yang terjangkau, jadwal yang tersusun dan lebih nyaman daripada menggunakan kendaraan pribadi. Saran untuk berjalannya *commuter line* kedepannya yakni dengan menambah gerbong dalam satu kali waktu pemberangkatan, menambah jadwal keberangkatan *commuter line*, dan menambah satpam penjaga setiap gerbong *commuter line* guna meningkatkan tingkat keamanan bagi para pengguna *commuter line*.

DAFTAR PUSTAKA

- Adwiluvito, Hernanto. (2019). *Determinan Pemilihan Moda Transportasi Pekerja Komuter Jabodetabek Dengan Model Regresi Logistik Multinomial Multilevel*. Indonesian Journal of Statistic and Its Applications. (eISSN: 2599-0802). Vol. 3, No. 1 (2019), 49-61.
- Anwar, A. dan Arisandi, Y. 2013. *Keterpaduan KRL Jabodetabek dengan Bus Transjakarta dan Angkutan Umum Lainnya*. Jurnal Penelitian Transportasi Darat, 15 (1): 105–112. Bogor. Jurnal Penelitian Transportasi Multimoda, 13: 53–64.
- Chindyana, A., Romadlon, F., & Ananda, R. (2022). *Potensi Peningkatan Kualitas Layanan Kereta Rel Listrik Solo-Jogja Berbasis Pola Mobilitas Komuter*. Jurnal Transportasi, 22(2), 131-142.
- Fachrian, Fafa Afief. (2018). *Inovasi Pelayanan Transportasi Publik Kereta Commuter Indonesia Di Wilayah Jabodetabek*. Jurnal Of Government. Vol. 4, No. 1.

- Harsono, D., & Maliki, I. (2021). *Perancangam Aplikasi Pelaporan Barang Hilang Di KRL Commuter Line Berbasis WEB*. Jurnal Informatika dan Komputasi: Media Bahasan, Analisa dan Aplikasi, 15(01), 82-87.
- Irjayanti, Amelia Dertta. (2021). *Perilaku Pemilihan Moda Transpotasi Pekerja Komuter Studi Kasus Jabodetabek*. Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia. Vol.21, No. 2. Juli 2021. P-ISSN 1411-5212.
- Kusmawan, D., & Susilowati, I. H. (2020). *Studi Kualitas Hidup Pekerja Komuter Pengguna KRL Commuter line dan Busway Transjakarta dari Bogor ke Jakarta*. Jambi Medical Journal: Jurnal Kedokteran dan Kesehatan, 8(2), 180-190.
- Listantari, L. 2015. *Peningkatan Pelayanan Angkutan Penumpang Antarmoda di Stasiun Setyodhono*, S. (2017). *Faktor yang mempengaruhi pekerja komuter di jabodetabek menggunakan moda transportasi utama*. Warta penelitian perhubungan, 29(1), 21-32.
- Nugraha, Wiratama Adi. (2017). *Arahan Peningkatan Pelayanan Kereta Komuter Surabaya-Lamongan Berdasarkan Preferensi Masyarakat*. Jurnal Teknik ITS. Vol 6, No. 2 (2017). 2337-3520 (2301-928X Print).
- Nurchayono, Normandia. (2023). *Analisis Penggunaan Moda Transportasi Bagi Pekerja Komuter (Studi Kasus Kecamatan Gunung Putri)*. Jurnal Transportasi Vol. 23, No. 3 Desember 2023. P.177-184.
- Setyodhono, S. (2017). *Faktor yang mempengaruhi pekerja komuter di jabodetabek menggunakan moda transportasi utama*. *Warta penelitian perhubungan*, 29(1), 21-32.
- Pratama, Bayu Yodhi. (2019). *Analisis Dampat Kereta Commuter Terhadap Mobilitas Masyarakat di Perkotaan*. Program Studi Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis.
- Wijayanto, Hendra. (2023). *Peranan Penggunaan Transportasi Publik di Perkotaan (Studi Kasus Penggunaan Kereta Commuterline Indonesia Rute Jakarta-Bekasi)*. Vol. 2, No. 2, Bulan September 2019. P-ISSN: 2502-2539.