

# Analisis Peningkatan Komuter Di Perkotaan Solo-Yogya Menggunakan *Commuter Line*

Chintania Azahra Tantri Noermartanto<sup>1</sup>✉, Hian Risnandar<sup>2</sup>, Nirma Lila Anggani,<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Department of Geography, Universitas Muhammadiyah Surakarta, Indonesia

<sup>2</sup> Department of Geography, Universitas Muhammadiyah Surakarta, Indonesia

<sup>3</sup> Department of Geography, Universitas Muhammadiyah Surakarta, Indonesia

✉ [emailanda@gamial.com](mailto:emailanda@gamial.com)

## **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 Jogja-Solo KRL Commuter Line users; 2) describe the factors that influence the increase in Jogja-Solo 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 Jogja-Solo. The method used was purposive sampling with interviews with Jogja-Solo KRL Commuter Line users. The research results were analyzed using descriptive analysis. An increase in Jogja-Solo Commuter Line KRL users will occur in 2022, but before the Jogja-Solo 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*

**Keywords:** *Transportation; Commuter Lines; Jogja-Solo*

# Analisis Peningkatan Komuter Di Perkotaan Solo-Yogya Menggunakan *Commuter Line*

## **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; Jogja-Solo*

## 1. Pendahuluan

Permasalahan yang terjadi di kota besar, seperti kota Surakarta dan kota Yogyakarta 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 melintas 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. Terlihat pada volume pengguna *commuter line* pada tahun 2018 - 2023 di berbagai wilayah Indonesia. Pada tahun 2018 terdapat 336.798.524 pengguna. Sedangkan pada tahun 2023 sebanyak 331.004.965. 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, KRL Commuter Line telah dibangun untuk menghubungkan kota penting di Jawa Tengah dan Daerah Istimewa Yogyakarta, yaitu Kota Yogyakarta dan Surakarta untuk menggantikan tugas KA Prambanan Ekspres.

Pengoperasian KRL Commuter Line Jogja-Solo menjadi alternatif solusi transportasi perkeretaapian perkotaan yang dapat dimanfaatkan masyarakat secara optimal. Pengoperasian KRL Commuter Line Jogja-Solo 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 KRL, yang 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 KRL *Commuter Line* di semua wilayah di Indonesia secara signifikan terutama di KRL *Commuter Line* jalur Jogja-Solo. Maka dibuatnya penelitian ini guna mengidentifikasi jumlah peningkatan pengguna KRL *Commuter Line* Jogja-Solo, mendeskripsikan faktor-faktor yang mempengaruhi peningkatan pengguna KRL *Commuter Line* Jogja-Solo, memberikan saran guna meningkatkan kenyamanan dan fasilitas yang ada pada KRL *Commuter Line* yang ada di Indonesia terutama KRL *Commuter Line* Jogja-Solo.

## 2. Metode

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 probability sampling. Purposive sampling (Pemilihan sampel acak) adalah teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama kepada setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi sampel (Sugiono, 2010). Teknik probabilitas yang digunakan adalah cluster random sampling.

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 untuk mengidentifikasi ciri pergerakan penduduk akan digunakan metode dengan analisis crosstab terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda penduduk.

## 3. 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 (nglaju) 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.

Jadi, 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 Raya – Yogyakarta. 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 Yogyakarta - Solo Balapan 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 Yogyakarta - Solo, 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* Jogja-Solo 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 KRL *Commuter Line* Indonesia

Berdasarkan data pada tabel tersebut diperoleh pengguna KRL *Commuter Line*

Menurut penuturan responden bahwa KRL *Commuter Line* Jogja-Solo

Maka dapat disimpulkan KRL *Commuter Line* baik dari KRL *Commuter Line* Jogja-Solo dan Jabodetabek memiliki manfaat yang banyak bagi para komuter. Baik dari sisi kenyamanan hingga sisi keuangannya. Namun dari

## 4. Kesimpulan

Bagian kesimpulan berisi ringkasan hasil penelitian atau temuan penelitian, yang berkorelasi dengan tujuan penelitian yang dituliskan dalam bagian pendahuluan. Kemudian, nyatakan poin utama dari diskusi. Sebuah kesimpulan umumnya diakhiri dengan sebuah pernyataan tentang bagaimana karya penelitian berkontribusi pada bidang studi secara keseluruhan (implikasi hasil penelitian). Kesalahan umum pada bagian ini adalah mengulangi hasil eksperimen, abstrak, atau disajikan dengan sangat datar. Bagian kesimpulan harus memberikan kebenaran ilmiah yang jelas. Selain itu, pada bagian kesimpulan juga dapat memberikan saran untuk eksperimen di masa mendatang.

### Ucapan Terima Kasih (jika ada)

1. Peningkatan pengguna KRL mengalami fluktuatis di perkotaan solo - yogya.
2. Beberapa faktor yang mempengaruhi pengguna KRL berdasarkan kriteria tertentu seperti pelajar dan pekerja.

## Referensi

Mantra. 2000. Demografi Umum. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.