

BAB II

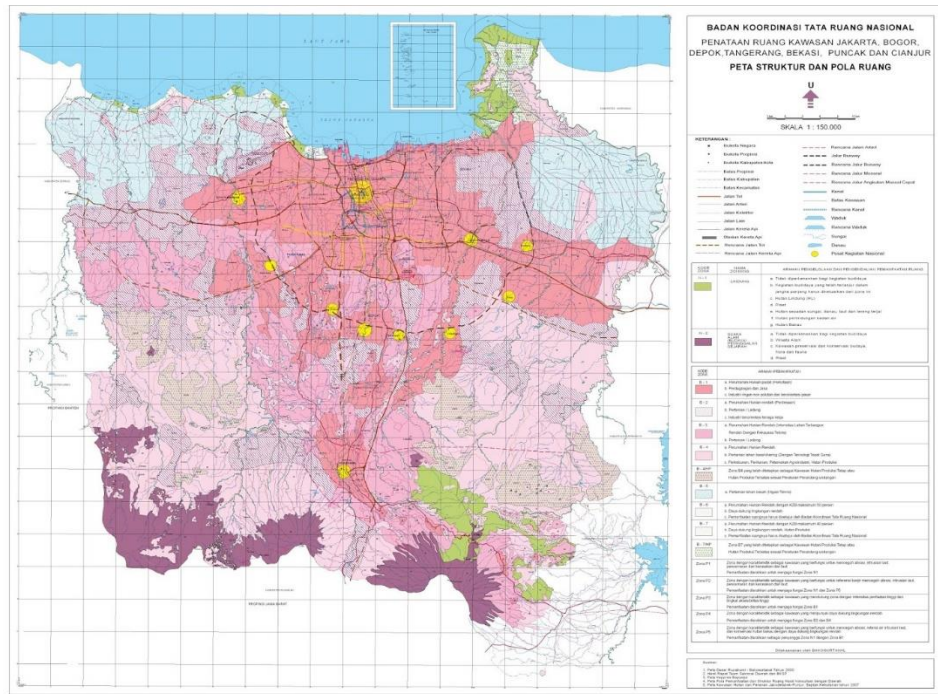
GAMBARAN UMUM PENELITIAN

2.1 Gambaran Umum Kota Jakarta

2.1.1 Kota Jakarta

Jakarta merupakan kota yang menjadi ibu kota negara Republik Indonesia sekaligus sebagai daerah otonom di tingkat provinsi. Hal ini tertuang pada Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia. Kota Jakarta yang memiliki peran sebagai ibu kota negara, memiliki kekhususan dalam hal kewajiban, tugas, hak, serta tanggung jawab tertentu dalam menyelenggarakan pemerintahan serta sebagai tempat kedudukan bagi perwakilan dari negara asing, dan pusat atau perwakilan dari suatu lembaga internasional. Kota Jakarta menjadi pusat dari pemerintahan nasional dan perniagaan, hal ini dikarenakan perannya sebagai Ibu Kota Negara. Selain itu, sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 60 Tahun 2020 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Jabodetabekpunjur, kota Jakarta menjadi pusat dari wilayah aglomerasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak, dan Cianjur (Jabodetabekpunjur).

Gambar 2. 1. 1 Peta Jabodetabekpunjur



Sumber: Badan Koordinasi Tata Ruang Nasional

Sebagaimana yang tertuang dalam RPJMD Kota Jakarta Tahun 2017-2022 Kota Jakarta memiliki visi **“Jakarta kota maju, lestari dan berbudaya yang warganya terlibat dalam mewujudkan keberadaan, keadilan, dan kesejahteraan bagi semua.”** Dengan maksud agar Kota Jakarta menjadi kota yang semakin maju, lestari serta berbudaya dengan melibatkan masyarakat setempat. Dalam mewujudkan visi tersebut, maka dirumuskanlah lima misi Pembangunan daerah, sebagai berikut:

1. Membuat Jakarta menjadi kota yang cerdas, sehat, berbudaya, dan aman dengan memperkuat nilai-nilai keluarga serta memberikan ruang kreativitas melalui kepemimpinan yang melibatkan, menggerakkan, dan

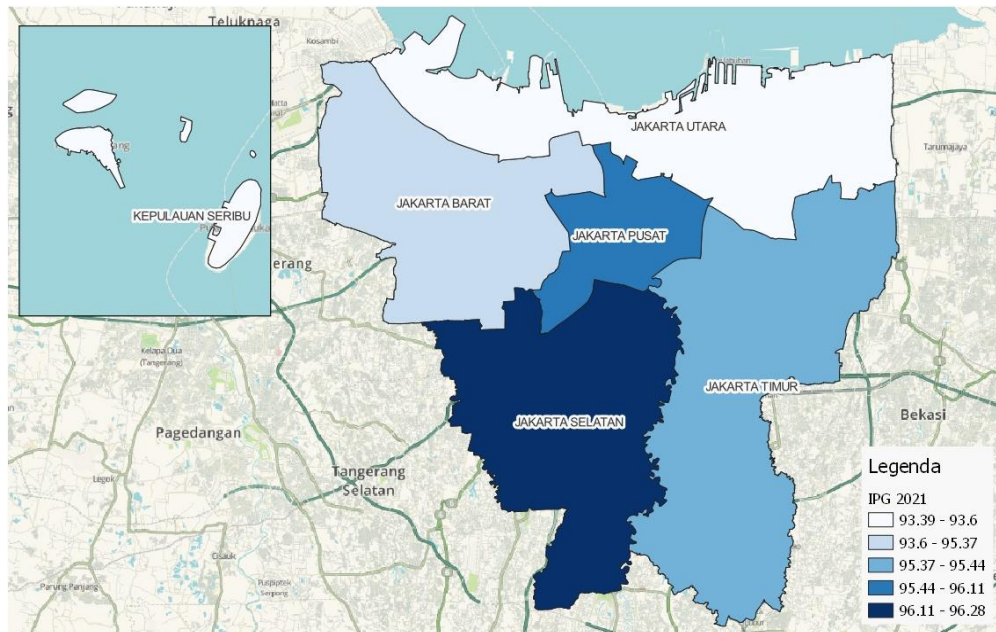
memanusiakan.

2. Membuat kota Jakarta menjadi kota yang memiliki kemajuan atas kesejahteraan umum dengan terciptanya lapangan kerja, kestabilan dan keterjangkauan kebutuhan pokok, perbaikan pengelolaan tata ruang, serta memiliki kemudahan dalam berinvestasi dan berbisnis.
3. Membuat kota Jakarta sebagai tempat wahana bagi aparatur negara yang melayani, mengabdikan, berkarya, dan dapat menyelesaikan berbagai permasalahan kota serta warganya melalui cara yang efektif, meritokratis dan berintegritas.
4. Membuat kota Jakarta menjadi kota yang Lestari dengan cara meningkatkan pembangunan dan tata kehidupan yang memperkuat daya dukung sosial maupun lingkungan.
5. Membuat Jakarta menjadi ibu kota yang dinamis sebagai simpul untuk kemajuan Indonesia dengan bercirikan keadilan, kebhinekaan, dan kebangsaan.

2.1.2 Kondisi Geografis

Secara geografis letak Kota Jakarta memiliki luas keseluruhan wilayah sebesar 7.660 km², dengan luas lautan seluas 6.998 km² dan luas daratan sebesar 662, 33 km², serta berada pada posisi 5°19'12"– 6°23'54" Lintang Selatan dan 106°22'42"-106°58'18" Bujur Timur. Selain itu, kondisi geografis DKI Jakarta berada dalam ketinggian kurang lebih 7 meter di atas permukaan laut.

Gambar 2. 1. 2 Peta Provinsi DKI Jakarta



Sumber: Badan Pusat Statistik, 2021

Pada hal administrasi pemerintahan, Kota Jakarta terbagi kedalam lima wilayah Kota Administrasi yaitu Jakarta Selatan dengan luas 141,37 km², Jakarta Pusat dengan luas 48, 13 km², Jakarta Barat dengan luas 129,54 km², Jakarta Utara dengan luas 146,66 km², dan Jakarta Timur dengan luas 188,03 km², dan satu Kabupaten Administrasi yaitu Kepulauan Seribu yang memiliki luas area sebesar 8,70 km². Adapun wilayah kecamatan terbagi menjadi 44 daerah dengan total 267 kelurahan.

Tabel 2. 1. 2 Pembagian Wilayah Provinsi DKI Jakarta

No	Kota/Kabupaten Adminitrasi	Luas Area (km ²)	Jumlah			
			Kecamatan	Kelurahan	RW	RT
1.	Jakarta Pusat	48,13	8	44	389	4.572
2.	Jakarta Utara	146,66	6	31	449	5.223
3.	Jakarta Barat	129,54	8	56	586	6.481
4.	Jakarta Selatan	141,27	10	65	576	6.088
5.	Jakarta Timur	188,03	10	65	707	7.926
6.	Kepulauan Seribu	8,7	2	6	24	127
Jumlah		662,33	44	267	2.731	30.417

Sumber: Biro Tata Pemerintahan Setda Provinsi DKI Jakarta, 2018

Terdapat pantai yang memiliki panjang 32 km di bagian utara kota Jakarta, dan terbagi menjadi muara 13 sungai, dua kanal, dan dua *floodway*. Sedangkan, di sebelah Selatan dan Timur kota Jakarta berbatasan langsung dengan Kota dan Kabupaten Bekasi, Kota Depok, dan Kabupaten Bogor. Di bagian barat berbatasan dengan Kota dan Kabupaten Tangerang, dan bagian utara berbatasan langsung dengan Laut Jawa.

2.1.3 Kondisi Demografi

Di tahun 2021, Kota Jakarta tercatat memiliki penduduk sebanyak 10.644.776 jiwa. Adapun rincian komposisinya adalah penduduk perempuan sebanyak 5.282.028 jiwa atau sekitar 49,63% dan penduduk laki-laki sebanyak 5.362.748 jiwa atau sekitar 50,37%. Laju pertumbuhan kota Jakarta semakin meningkat

selama periode tahun 2017-2021 dengan peningkatan sebesar 2,13% dan rata-rata pertumbuhan antara 1-1,1% per tahun.

Tabel 2. 1. 3 Perkembangan Jumlah Penduduk Provinsi DKI Jakarta

No.	URAIAN	PERKEMBANGAN JUMLAH PENDUDUK PROVINSI DKI JAKARTA				
		2017	2018	2019	2020	2021
1.	Laki - laki	5.202.815	5.244.690	5.285.321	5.334.781	5.362.748t
2.	Perempuan	5.171.420	5.222.939	5.272.489	5.227.307	5.282.028
3.	Jumlah	10.374.235	10.467.629	10.557.810	10.562.008	10.644.776
4.	Pertumbuhan	1,05%	1,07%	1,19%	0,92%	0,57%
5.	Desitas (Ribu jiwa/km)	15.663	15.804	15.900	15.907	15.978
6.	Sex Ratio	100,61	100,42	100,24	102,06	101,53

Sumber: Jakarta.go.id

Dengan kata lain, kota Jakarta menjadi Provinsi dengan tingkat kepadatan penduduk tertinggi di Indonesia, hal ini didukung dengan jumlah kepadatan penduduk di Jakarta yang mencapai 15.978 jiwa/km². Selain itu, Provinsi DKI Jakarta memiliki struktur penduduk yang di dominasi oleh rentang usia yang produktif dengan total penduduk sebesar 71,52%. Sedangkan penduduk usia yang sudah melewati masa pensiun (non-produktif) sebanyak 618.115 jiwa atau sekitar 5,80%, dan usia belum produktif (0-14) tahun sebanyak 2.413.151 jiwa atau sekitar 22%.

2.1.4 Kondisi Perekonomian

Berdasarkan pada Undang-Undang Nomor 33 Pasal 6 Ayat 1 Tahun 2004 dan

Peraturan Pemerintah Nomor 58 Pasal 22 Ayat 1 Tahun 2005, dijelaskan bahwa Pendapatan Asli Daerah yang memegang peranan penting dalam keuangan memiliki empat sumber, yaitu pajak daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, retribusi daerah, dan PAD lainnya yang sah. Sejalan dengan adanya perbaikan dalam hal ekonomi secara nasional maupun global, pertumbuhan ekonomi di Jakarta dapat diperkirakan tumbuh dengan baik. Hal ini didorong oleh adanya perbaikan dalam struktur ekonomi, pembiayaan serta Pembangunan pada infrastruktur, peningkatan konsumsi Pemerintah dan rumah tangga, adanya perbaikan pada iklim investasi, serta inflasi yang terjaga.

Adanya perbaikan secara efisien baik dalam pendistribusian barang maupun jasa, manajemen stok, dan proses bisnis yang dapat tertata secara baik akan mendukung terjaganya inflasi dalam level yang lebih rendah. Pada daerah Jakarta, inflasi dikendalikan dengan cara mengfokuskan keterjangkauan harga, ketersediaan pasokan, komunikasi untuk pengendalian ekspektasi, dan kelancaran dalam proses distribusi, atau dikenal sebagai 4K. Hal tersebut juga berkaitan dengan adanya pengendalian inflasi yang semakin diarahkan untuk mencapai tujuan dengan baik, serta mengurangi dampak atau frekuensi dari adanya inflasi pada komoditas strategis. Di tahun 2022, diperkirakan telah terjadi inflasi yang lebih rendah dari pada saat ini, hal ini diasumsikan dengan adanya permasalahan yang berkaitan dengan sektor infrastruktur telah diselesaikan dengan baik dan proses tata niaga berlangsung secara efisien.

Berdasarkan hasil pantauan pada berbagai jenis faktor ekonomi nasional maupun global, dan berbagai kebijakan yang telah ditempuh oleh pemerintah,

pertumbuhan perekonomian serta tingkat inflasi di DKI Jakarta pada tahun 2018 sampai 2022 mengalami kenaikan secara signifikan. Dimana, hal tersebut dapat dilihat dalam tabel dibawah ini:

Tabel 2. 1. 4 Proyek Asumsi Makroekonomi DKI Jakarta Tahun 2018-2022

No	Uraian	Tahun				
		2018	2019	2020	2021	2022
1.	Pertumbuhan Ekonomi (Persen)	6,3	6,6	6,7	6,9	7
2.	Inflasi (yoy persen $\pm$ 1 persen)	3,7	3,6	3,6	3,4	3,3

Sumber: Bank Indonesia Kantor Perwakilan DKI Jakarta 2018

Selain itu, DKI Jakarta sebagai provinsi yang memiliki lautan dan pesisir Pantai menyimpan beranekaragam potensi yang cukup besar dari sumber daya laut, baik dari hasil laut maupun sumber daya mineralnya. Pulau Pabelonan yang berlokasi di Kepulauan Seribu, menyimpan kekayaan alam berupa minyak bumi dan gas dan pada tahun 2000 mulai dieksploitasi hingga menghasilkan rata-rata produksi sekitar 4 juta barel per tahun. Kekayaan alam laut lainnya yang dapat diperoleh adalah ikan hias dan ikan konsumsi. Dalam lima tahun terakhir, kekayaan alam ini menghasilkan rata-rata produksi ikan hias sebanyak 59,86 juta ekor per tahun dan ikan konsumsi yang mencapai 123 ribu ton. Di tahun 2018, Provinsi DKI Jakarta telah berkontribusi sebesar 17,3% pada sektor perekonomian nasional, hal ini terealisasi melalui aktivitas bisnis nasional hingga internasional dan adanya peran dari UMKM setempat. Walaupun, akan terjadi perpindahan Ibu Kota Negara

ke Provinsi Kalimantan. Namun, kota Jakarta akan tetap memiliki status sebagai kota Global yang berkontribusi tinggi terhadap sektor perekonomian nasional. Selain itu, kota Jakarta akan tetap menjadi prioritas dalam pembangunan, karena akan digunakan sebagai pusat dari aktivitas keuangan serta bisnis yang memiliki skala regional maupun global, dan akan menjadi pusat perekonomian bagi kota-kota di ASEAN.

2.1.5 Kondisi Pelayanan

Tingginya angka mobilitas dari penduduk kota Jakarta dan aktivitas perkotaan yang membutuhkan sarana dan prasarana yang memadai, membuat pemerintah kota Jakarta dituntut untuk mengembangkan transportasi publik yang berorientasi pada konektivitas untuk menghubungkan wilayah Jakarta dengan sekitarnya. Hingga tahun 2030, kota Jakarta akan mengoptimalkan pembangunan berbasis pada transportasi publik yang akan membantu mempermudah aktivitas mobilisasi warganya. Hal ini diimplementasikan melalui Pembangunan KRL *Loop line* Jabodetabek, *Bus Rapid Transit* (BRT) TransJakarta, dan didukung juga dengan adanya pengadaan moda transportasi baru seperti, LRT Jabodetabek, MRT dan LRT Jakarta.

Hal ini tertuang dalam Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2017 tentang Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs) dan Instruksi Presiden Nomor 1 Tahun 2020 tentang Percepatan Pelaksanaan Prioritas Pembangunan Nasional yang menjadi bagian dari program dunia agar mencapai target dalam *Millenium Development Goals* (MDGs) di tahun 2015. Selain itu, Peraturan serta Instruksi Presiden tersebut digunakan sebagai dasar hukum untuk merespon

percepatan pelaksanaan prioritas dalam pembangunan nasional. Sebab, pembangunan pada periode ini yang sesuai dengan RPJD tahun 2005-2025 salah satunya mengarahkan pada pemantapan kapasitas serta kualitas sarana dan prasarana di Kota Jakarta, seperti pengadaan system transportasi yang terintegrasi dan terpadu, pengendalian dan pengolahan limbah serta sampah, pemantapan sistem tata air dan drainase, pemeliharaan badan sungai dan kanal, pemantapan untuk memenuhi kebutuhan hunian yang layak, serta penguatan kebijakan untuk efisiensi energi.

2.2 Gambaran Umum Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Menurut Peraturan Presiden Nomor 10 pasal 27 Tahun 2005 tentang Unit Organisasi dan Tugas Eselon I, menetapkan bahwa Direktorat Jenderal Perkeretaapian menjadi salah satu unit organisasi satu yang bekerja langsung di bawah Departemen Perhubungan, serta mengurus segala pembinaan yang berkaitan dengan perkeretaapian di Indonesia. Direktorat Jenderal Perkeretaapian memiliki visi menciptakan **“Perkeretaapian yang handal, berintegrasi, berteknologi, berdaya saing, bersinergi dengan industri, terjangkau dan memberikan nilai tambah secara berkelanjutan bagi ketahanan nasional.”**

Untuk mewujudkan visi tersebut, maka dibentuklah lima misi sebagai berikut :

1. Meningkatkan keselamatan, keamanan, serta kinerja dari pelayanan transportasi perkeretaapian
2. Meningkatkan konektivitas dari jaringan transportasi perkeretaapian
3. Mewujudkan suatu tata kelola pemerintahan yang baik
4. Meningkatkan profesionalisme pada Sumber Daya Manusia transportasi

perkertaapian; dan

5. Memperluas peran dari transportasi perkeretaapian untuk mewujudkan pembangunan nasional yang berkelanjutan.

2.2.1 Struktur Organisasi dan Tugas Pokok serta Fungsi dari Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Direktoral Jenderal Perkeretaapian memiliki tugas untuk merumuskan serta melaksanakan kebijakan dan standarisasi teknis yang ada dalam bidang Perkeretaapian. Selain itu, Direktorat Jenderal Perkeretaapian memiliki fungsi sebagai berikut:

1. Merumuskan kebijakan pada bidang penyelenggaraan angkutan, sarana, prasarana, dan lalu lintas transportasi kereta api, serta meningkatkan keselamatan dari transportasi kereta api
2. Menyusun norma, prosedur, standar, serta kriteria pada bidang penyelenggaraan lalu lintas, sarana, prasarana, dan angkutan transportasi kereta api, serta meningkatkan keselamatan dari transportasi kereta api
3. Melaksanakan kebijakan pada bidang penyelenggaraan lalu lintas, sarana, prasarana, dan angkutan transportasi kereta api, serta meningkatkan keselamatan dari transportasi kereta api
4. Melaksanakan evaluasi serta pelaporan pada bidang penyelenggaraan lalu lintas, sarana, prasarana, dan angkutan transportasi kereta api, serta meningkatkan keselamatan dari transportasi kereta api
5. Melaksanakan adanya pemberian bimbingan kepada teknisi dan supervisi di bidang penyelenggaraan lalu lintas, sarana, prasarana, dan angkutan

transportasi kereta api, serta meningkatkan keselamatan dari transportasi kereta api

6. Melaksanakan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri; dan
7. Melaksanakan administrasi pada Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Gambar 2. 2. 1 Struktur Organisasi Direktoral Jenderal Perkeretaapian



Sumber: ppid.dephub.go.id

2.3 Gambaran Umum Kereta Api Indonesia (KAI) Commuter

Dalam perjalannannya, kereta api Indonesia mulai dikenalkan pada tahun 1840 saat zaman penjajahan Belanda. Hingga pada tahun 2010 kereta api yang beroperasi belum memiliki kualitas infrastruktur yang mumpuni, dan belum melakukan upaya untuk menuju modernisasi. Hal ini membuat kereta api sebagai penyelenggara transportasi nasional mengalami penurunan peran sebagai moda transportasi publik. Padahal, dalam segi penghematan energi dan mengurangi pencemaran lingkungan dengan menghasilkan polutan (karbon) yang rendah, moda kereta api memiliki keunggulan dibandingkan dengan moda transportasi lainnya. Dengan kata lain, jika diselenggarakan secara baik dan tepat kereta api dapat menjadi *leading*

transportation mode, yang secara khusus dapat menjadi suatu bentuk kerangka atau lintas utama dalam transportasi nasional.

Menurut sejarahnya, kereta api mulai dikenalkan pada masa Pemerintahan Kolonial Hindia Belanda di tahun 1840-1942, yang kemudian dilanjutkan pada masa penjajahan Jepang semasa di Indonesia pada tahun 1942-1945, dan selanjutnya diselenggarakan oleh Pemerintah Indonesia dari tahun 1945 hingga saat ini. Pada tahun 1945-1949 yang bertepatan dengan masa pasca Proklamasi Kemerdekaan, dibentuk Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) tepatnya pada tanggal 28 September 1945. Di dalam DKARI masih terdapat beberapa perusahaan kereta api swasta yang tergabung dalam *Staatsspoorwagen/Verenigde Spoorwagenbedrijf* (SS/VS) atau nama lain dari gabungan perusahaan kereta api swasta dan pemerintah Belanda.

Selanjutnya pada tanggal 25 Mei 1963 menurut PP Nomor 22 Tahun 1963 terjadi perubahan status oleh DKA menjadi PNKA yaitu Perusahaan Negara Kereta Api. Lalu, berdasarkan pada PP Nomor 61 Tahun 1971 terjadi pengalihan terhadap bentuk usaha PNKA yang menjadi PJKA atau Perusahaan Jawatan Kereta Api. Menurut PP Nomor 57 Tahun 1990 PJKA beralih kembali menjadi Perumka atau Perusahaan Umum Kereta Api, dan berdasarkan pada PP No. 12 Tahun 1998, Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) beralih menjadi PT. KA Persero. Lalu, pada tanggal 12 Agustus 2008 berdasarkan pada Inpres Nomor 5 Tahun 2008 serta Surat Meneg BUMN No. S-653/MBU/2008, dibentuklah anak Perusahaan Bernama PT. KAI *Commuter* Jabodetabek sebagai bentuk pelayanan yang terbaik bagi masyarakat dalam bidang angkutan kereta api komuter. Di mana, sarana kereta

Commuter Line ini menggunakan Kereta Rel Listrik yang telah tersebar di berbagai wilayah seperti Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang (Serpong), dan Bekasi.

Kereta Api Indonesia (KAI) *Commuter* memiliki tujuan untuk melakukan suatu usaha pada bidang transportasi secara umum, khususnya dalam bidang perkeretaapian dengan menyediakan barang dan jasa yang memiliki kualitas mutu tinggi serta berdaya saing kuat, yang meliputi usaha non angkutan penumpang dan usaha pengangkutan orang dengan menerapkan prinsip-prinsip yang telah disetujui oleh Perseroan Terbatas. Selain itu, KAI *Commuter* berupaya untuk terus menghadirkan pelayanan yang nyaman serta aman bagi seluruh masyarakat, karena setiap harinya penumpang pengguna *Commuter Line* digunakan oleh sekitar 950.000 orang per hari. KAI *Commuter* memiliki visi yaitu **“Menjadi solusi ekosistem transportasi urban terbaik di Indonesia.”** Untuk mewujudkan visi tersebut, maka terdapat lima misi sebagai berikut:

1. Menyediakan transportasi urban yang memiliki keutamaan dalam hal keamanan, keselamatan, dan efisiensi yang berbasis pada digital dan berwawasan lingkungan.
2. Mengembangkan *human capital* yang memiliki daya saing unggul, dapat menyesuaikan terhadap perubahan, serta memiliki kompetensi.
3. Mengembangkan solusi bagi transportasi urban yang terintegrasi melalui investasi pada sumber daya manusia, teknologi serta operasi, dan pemeliharaan.
4. Menginisiasi serta memajukan pengembangan transportasi urban di Indonesia melalui kolaborasi dengan para pemangku kepentingan.

Berdasarkan pada sejarah transformasi kelembagaan dalam kereta api Indonesia, dapat dilihat bahwa penyelenggaraan perkeretaapian selalu berubah-ubah kepemilikannya, mulai dari zaman Belanda yang diselenggarakan oleh pihak swasta, nasionalisasi publik, dan perusahaan negara atau BUMN. Saat ini, berdasarkan pada Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 menyatakan bahwa perkeretaapian diarahkan untuk dapat diselenggarakan oleh pihak swasta, dengan kata lain adanya dorongan dalam keterlibatan pihak swasta untuk meningkatkan penyelenggaraan infrastruktur pada perkeretaapian nasional.

2.3.1 Latar Belakang KRL *Commuter Line*

KRL *Commuter Line* merupakan moda transportasi berbasis rel listrik di Indonesia yang melayani perjalanan di seputar wilayah Jabodetabek, moda transportasi ini terus mengalami transformasi dan modernisasi di setiap tahunnya. Awalnya layanan serupa mulai dioperasikan pada tahun 1970 dengan nama KRL Jabotabek dan mengalami perubahan nama di tahun 1999 yang berganti menjadi KRL Jabodetabek. Walaupun, banyak mengalami perubahan nama, namun di tanggal 19 September 2017, layanan moda transportasi yang berada di bawah PT KAI *Commuter* Jabodetabek ini resmi berganti menjadi KRL *Commuter Line* yang berada di bawah naungan PT Kereta *Commuter* Indonesia (PT KCI).

PT Kereta *Commuter* Indonesia adalah anak Perusahaan dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang merupakan induk dari operator layanan transportasi berbasis rel di Indonesia. KRL *Commuter Line* kini menjadi salah satu moda transportasi tersibuk di wilayah Megapolitan Jabodetabek dengan rata-rata pengguna sekita 700.000 hingga 900.000 orang per hari.

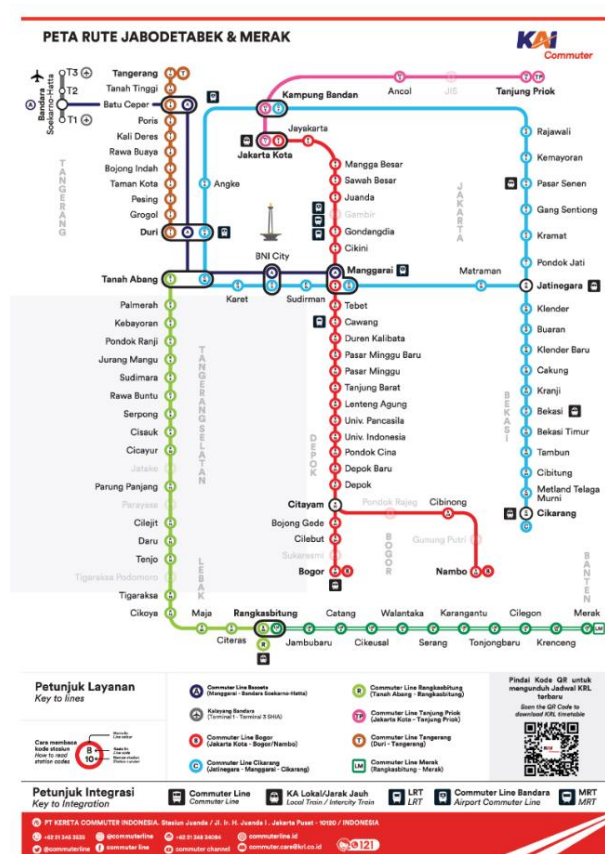
Kereta Rel Listrik (KRL) *Commuter Line* menjadi salah satu moda transportasi yang populer di wilayah Jabodetabek, khususnya kota Jakarta. KRL *Commuter Line* memiliki 90 stasiun yang saling berhubungan dengan wilayah Jakarta dan sekitarnya, serta terdiri atas beberapa jalur. KRL *Commuter Line* menjadi moda transportasi yang berbasis pada rel perkotaan terbesar di Indonesia. Oleh karena itu, adanya moda transportasi ini akan mempermudah masyarakat untuk melakukan mobilisasi di wilayah perkotaan tanpa perlu khawatir akan terjebak macet. KRL *Commuter Line* beroperasi mulai dari pukul 04.00 pagi hingga 23.59 malam, dan jam terpadat dimulai pada pukul 06.00-09.00 karena bertepatan dengan jam berangkat kerja, serta pukul 16.00-19.00 saat masyarakat selesai bekerja.

Dengan membayar sebesar Rp 3.000 yang berlaku sejauh 25 km pertama dan tambahan tarif sebesar Rp 1.000 di setiap 10 km selanjutnya, masyarakat dapat menggunakan moda transportasi ini untuk keliling kota Jakarta. Alat pembayaran moda transportasi ini adalah dengan menggunakan Kartu Uang Elektronik (KUE) atau dompet digital.

2.3.2 Lintasan Rel Kereta *Commuter Line* Jabodetabek

Lintasan KRL *Commuter Line* di wilayah Jabodetabek terbagi atas 6 jalur per lintasan, dan keseluruhan rel atau sistemnya sejauh 418 km. Selain itu, rangkaian KRL *Commuter Line* dapat melaju hingga 70 km/jam dengan rata-rata kecepatan 40 km/jam.

Gambar 2. 3. 2 Peta Rute Rel Kereta Jabodetabek dan Merak



Sumber: commuterline.id

Berikut ini adalah penjelasan mengenai peta rute kereta *Commuter Line* jalur Jabodetabek dan merak, sebagai berikut:

- 1) **Coklat:** Tangerang – Duri
- 2) **Hijau Muda:** Tanah Abang – Rangkasbitung
- 3) **Hijau Tua:** Rangkasbitung – Merak

- 4) **Merah Muda**: Jakarta Kota – Tanjung Priok
- 5) **Merah**: Jakarta Kota – Bogor
- 6) **Biru**: Jatinegara – Manggarai – Cikarang.