

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Gambaran Umum Provinsi DKI Jakarta

Provinsi DKI Jakarta sebagai salah satu provinsi di Pulau Jawa berdasarkan SK Gubernur Nomor 171 tahun 2007 memiliki luas wilayah 662,33 km² untuk daratan dan 6.977,5 km² untuk lautan, yang di mana termasuk wilayah daratan Kepulauan Seribu yang tersebar di teluk Jakarta. Berdasarkan UU No 34 Tahun 1999 mengenai Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Republik Indonesia Jakarta, istilah *pemerintah daerah* diganti menjadi *Pemerintah Provinsi DKI Jakarta*. Kewenangan otonomi yang dimiliki berada pada level provinsi, bukan di tingkat kota. Secara administratif, wilayah DKI Jakarta terbagi atas enam bagian, yakni lima kota administrasi dan satu kabupaten administrasi. Sementara itu, visi yang tercantum di laman resmi Jakarta.go.id adalah: “*Jakarta kota maju, lestari, dan berbudaya yang warganya berperan aktif dalam mewujudkan keberadaban, keadilan, serta kesejahteraan bagi seluruh masyarakat.*”

2.2 Gambaran Umum KRL Commuter Line Jabodetabek

2.2.1. Sejarah KRL Commuter Line Jabodetabek Pada Masa Kepemimpinan Ignasius Jonan

Pada awal dekade tahun 2000-an, kondisi layanan KRL di Indonesia berada dalam situasi yang jauh dari tertib. Jumlah penumpang yang melebihi kapasitas membuat banyak orang nekat menaiki atap kereta demi bisa sampai ke tempat tujuan. Pada kala itu, pengawasan dan aturan masih

sangat longgar sehingga pedagang asongan dapat bebas keluar masuk gerbong, bahkan ada penumpang yang membawa barang-barang besar dan hewan ternak di dalam kereta.

Hal tersebut tentunya sudah mengalami perubahan dengan masa kini yang cenderung lebih teratur meskipun tetap padat. Perubahan besar ini mulai terlihat ketika Ignasius Jonan memimpin PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) sebagai Direktur Utama pada periode 2009–2014. Di bawah kepemimpinannya, Jonan melakukan restrukturisasi menyeluruh yang mencakup sistem operasional, manajemen perusahaan, hingga pembentukan budaya kerja yang lebih profesional. Upaya tersebut membuahkan hasil signifikan, tepatnya pada akhir tahun 2009, PT KAI berhasil membalikkan kondisi keuangan dari kerugian sebesar Rp83,4 miliar di awal tahun menjadi keuntungan sekitar Rp152,8 miliar. Transformasi ini dinilai menjadi tonggak penting dalam modernisasi layanan kereta api, termasuk KRL yang kini jauh lebih aman dan tertib dibanding masa sebelumnya.

Selain itu, di bawah kepemimpinannya, Ignasius Jonan melaksanakan serangkaian reformasi menyeluruh yang berhasil membangun kembali citra transportasi rel di Indonesia. Salah satu kebijakan paling berpengaruh hingga kini adalah penghapusan layanan KRL ekonomi non-AC, yang disertai dengan perluasan rute perjalanan agar dapat menjangkau lebih banyak wilayah penyangga ibu kota. Jonan juga memperkenalkan berbagai langkah pembaruan seperti penyediaan gerbong

khusus wanita, penerapan area bebas rokok di seluruh peron, pelarangan aktivitas berdagang di dalam kereta, serta digitalisasi sistem tiket melalui penggunaan *e-ticket* yang lebih cepat dan efisien. Perubahan tersebut tidak hanya berhenti pada ranah administratif, tetapi juga membawa peningkatan nyata terhadap kenyamanan dan keamanan penumpang. Gerbong-gerbong yang dulunya kusam dan kotor kini tampil lebih bersih dan terawat, kursi lama diganti dengan tempat duduk yang lebih nyaman, bahkan saat ini setiap gerbong dilengkapi pendingin udara.

Upaya modernisasi tak berhenti saat itu saja, Jonan juga mengumumkan impor sekitar 180 unit gerbong KRL dari Jepang, yang dilakukan secara bertahap sejak akhir 2013 hingga Maret 2014. Meskipun merupakan kereta bekas, seluruh unit masih dalam kondisi sangat baik dan dapat digunakan hingga sepuluh tahun ke depan. Langkah strategis ini diambil untuk menjawab lonjakan jumlah penumpang KRL Jabodetabek serta mendukung target ambisius PT KAI dalam meningkatkan kapasitas layanan hingga 1,2 juta penumpang per hari dalam lima tahun mendatang.

Diketahui bahwa sebelum reformasi besar-besaran diterapkan, operasional KRL pada tahun 2009 masih jauh dari stabil. Hal ini ditunjukkan oleh keterlambatan yang mencapai lebih dari 30 menit menjadi hal lumrah, gangguan teknis, hingga keterbatasan armada menyebabkan waktu tunggu di stasiun berlangsung lama. Namun, situasi tersebut mulai membaik setelah pada tahun 2014, dilakukan penambahan armada KRL dari Jepang serta peningkatan disiplin operasional, waktu tunggu (*headway*) berhasil ditekan

menjadi 5–10 menit di jam sibuk untuk jalur utama seperti Bogor, dan 10–15 menit untuk jalur lainnya.

Hingga pada saat ini, KRL *Commuter Line* menjadi tulang punggung transportasi massal di wilayah Jabodetabek yang terus berkembang hingga sekarang. Melalui total dari perjalanan KRL harian yang telah melampaui 1.060 kali menjadi pertanda bahwa peningkatan terjadi amat signifikan dibandingkan tahun-tahun sebelumnya.

Gambar 2. 1 Perkembangan Commuter Line

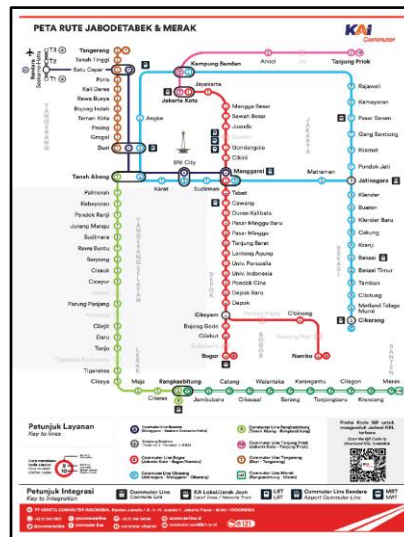


Sumber: Sindonews (2025)

2.2.1.1 Rute KRL *Commuter Line* Jabodetabek

Rute KRL *Commuter Line* Jabodetabek ialah jaringan perjalanan kereta rel listrik yang beroperasi khusus untuk melayani kebutuhan mobilitas masyarakat di kawasan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. Jalur ini terbagi menjadi beberapa lintas utama yang masing-masing memiliki trayek berbeda, namun saling terhubung. Peta rute *Commuter Line* Jabodetabek secara rinci dapat dilihat pada gambar di bawah yaitu.

Gambar 2. 2 Rute KRL Commuter Line Jabodetabek



Sumber: *Website Kompas Megapolitan* (2022)

Berdasarkan gambar 2.3 terlihat bahwa KRL Jabodetabek melayani berbagai jalur perjalanan, yang mana uraian detailnya dapat dilihat di bawah ini:

1) Rute *Commuter Line* Bogor

Layanan KRL *Commuter Line* Jabodetabek terbagi menjadi beberapa lintas utama yang dirancang untuk menghubungkan kawasan inti Jakarta dengan daerah penyangga di sekitarnya. Salah satu lintas terpenting adalah *Commuter Line* Bogor yang dikenal dengan kode warna merah atau *Red Line*. Jalur ini melayani mobilitas penumpang dari arah selatan, tepatnya dari Stasiun Bogor maupun Stasiun Nambo, menuju pusat kota di Stasiun Jakarta Kota. Dengan panjang lintasan mencapai kurang lebih 54,8 kilometer,

waktu perjalanan rata-rata pada rute ini berkisar 1 jam 25 menit, sementara kecepatan operasional keretanya berada pada rentang 80–90 km/jam.

Rute Bogor terbagi dalam tiga layanan utama, yaitu rute yang berakhir di Stasiun Depok, Stasiun Nambo, dan Stasiun Bogor, yang seluruhnya kemudian terhubung ke pusat kota. Total terdapat 26 stasiun aktif di sepanjang lintasan ini, mencakup stasiun besar seperti Jakarta Kota, Manggarai, Depok, hingga Bogor, serta stasiun penting lain yang melayani kawasan pendidikan dan perumahan, misalnya Universitas Indonesia, Lenteng Agung, hingga Pasar Minggu. Jalur ini bukan hanya yang terpanjang dan tersibuk di Jabodetabek, tetapi juga berperan vital dalam mengakomodasi jutaan komuter setiap harinya, khususnya dari wilayah Bogor dan Depok menuju Jakarta. Menurut data dari KAI Commuter (2023), lintas Bogor menjadi tulang punggung utama pergerakan KRL dengan volume penumpang harian tertinggi dibandingkan dengan lintas lainnya.

2) Rute *Commuter Line* Cikarang

Salah satu jalur penting dalam jaringan KRL Jabodetabek adalah *Commuter Line* Cikarang yang ditandai dengan kode warna biru langit atau dikenal sebagai *Blue Line*. Rute ini menghubungkan Stasiun Cikarang di bagian timur dengan Stasiun Kampung Bandan di pusat kota, dengan pola perjalanan melingkar (*loop line*). Jalur

penuh memiliki panjang sekitar 87–92 kilometer, sementara untuk setengah lintasan dari Kampung Bandan menuju Cikarang menempuh jarak kurang lebih 45 kilometer. Pada jalur ini, kecepatan operasional kereta berkisar antara 70–95 km/jam, sehingga cukup efisien untuk melayani pergerakan komuter harian.

Rute Cikarang terdiri atas empat layanan utama, mulai dari lintasan penuh berlawanan arah jarum jam hingga searah jarum jam, serta layanan setengah lingkaran baik dari Angke maupun dari Kampung Bandan menuju Cikarang. Secara keseluruhan, jalur ini melewati sekitar 26–29 stasiun aktif, termasuk stasiun besar seperti Manggarai, Jatinegara, Bekasi, dan Angke. Keberadaan jalur Cikarang sangat vital, terutama karena melayani kawasan industri padat pekerja di Bekasi dan Cikarang sekaligus menghubungkannya langsung dengan pusat kota Jakarta.

3) Rute *Commuter Line* Rangkasbitung

Lintas berikutnya adalah *Commuter Line* Rangkasbitung, yang memiliki kode warna hijau atau dikenal sebagai *Green Line*. Jalur ini melayani perjalanan dari Stasiun Tanah Abang di pusat kota Jakarta hingga Stasiun Rangkasbitung di Banten, serta berlaku sebaliknya. Panjang lintasan ini mencapai sekitar 72,8 kilometer dengan waktu tempuh rata-rata 1 jam 59 menit, sedangkan kecepatan operasionalnya berada di kisaran 70 km/jam. Dalam

pengoperasiannya, terdapat tiga layanan utama pada jalur ini, yaitu dengan terminus di Stasiun Serpong, Stasiun Tigaraksa, serta Stasiun Rangkasbitung. Secara keseluruhan, jalur Rangkasbitung dilengkapi dengan 19 stasiun aktif yang tersebar mulai dari kawasan urban Jakarta hingga wilayah penyangga di Banten.

Kehadiran jalur hijau ini sangat penting karena berfungsi menghubungkan kawasan permukiman sekaligus daerah berkembang di wilayah barat Jabodetabek dengan pusat kota. Jalur ini juga menjadi salah satu yang terpanjang setelah Bogor Line, sehingga kerap menjadi pilihan utama bagi pekerja komuter maupun pelajar dari wilayah Tangerang Selatan hingga Lebak.

4) Rute *Commuter Line* Tanjung Priok

Lintas *Commuter Line* Tanjung Priok, yang ditandai dengan kode warna merah muda atau dikenal sebagai *Pink Line*, merupakan salah satu layanan komuter jarak pendek dalam jaringan KRL Jabodetabek. Rute ini menghubungkan Stasiun Jakarta Kota dengan Stasiun Tanjung Priok di Jakarta Utara, dan berlaku sebaliknya. Panjang lintasannya relatif singkat, yakni sekitar 8,1 kilometer, dengan waktu tempuh rata-rata hanya 16 menit. Kecepatan operasional kereta pada jalur ini berkisar 40 km/jam, lebih rendah dibandingkan lintas utama lain karena jaraknya yang pendek.

Meskipun memiliki lintasan terpendek dalam jaringan KRL Jabodetabek, jalur ini tetap berfungsi penting sebagai akses

transportasi publik menuju kawasan utara Jakarta, termasuk daerah pelabuhan Tanjung Priok yang menjadi simpul logistik nasional. Diketahui bahwa *Pink Line* hanya melewati beberapa stasiun aktif, berbeda dengan lintas lain yang mencakup puluhan stasiun, sehingga menjadikannya jalur khusus yang lebih bersifat penghubung langsung antara pusat kota dengan kawasan pelabuhan.

5) Rute *Commuter Line* Tangerang

Lintas *Commuter Line* Tangerang, yang ditandai dengan kode warna coklat atau dikenal sebagai *Brown Line*, merupakan salah satu layanan KRL Jabodetabek yang menghubungkan kawasan barat Jakarta dengan Kota Tangerang. Jalur ini beroperasi dari Stasiun Duri di Jakarta Barat hingga Stasiun Tangerang, dengan perjalanan pulang-pergi pada relasi yang sama. Panjang lintasan ini sekitar 19,3 kilometer, dengan waktu tempuh rata-rata 28 menit, serta kecepatan operasional kereta mencapai 75 km/jam. Secara keseluruhan, jalur ini dilayani oleh 11 stasiun aktif yang tersebar mulai dari pusat kota hingga ke wilayah penyangga di Tangerang. Meskipun tidak sepanjang lintas utama seperti Bogor atau Cikarang, jalur coklat ini memiliki peran vital dalam mendukung mobilitas pekerja dan masyarakat yang beraktivitas di kawasan industri maupun pemukiman di sekitar Tangerang.

6) Rute *Commuter Line* Basoetta

Lintas *Commuter Line* Basoetta, yang ditandai dengan kode warna biru dongker atau dikenal sebagai *Soekarno-Hatta Line*, merupakan layanan khusus dalam jaringan KRL Jabodetabek yang berfungsi sebagai airport rail link menuju Bandara Internasional Soekarno-Hatta. Jalur ini dirancang untuk memberikan akses cepat dan nyaman dari pusat kota menuju bandara. Panjang lintasannya mencapai sekitar 37,5 kilometer, dengan waktu tempuh rata-rata 28 menit, serta kecepatan operasional kereta berada di kisaran 75 km/jam. Berbeda dengan jalur lainnya, layanan bandara ini tidak berhenti di seluruh stasiun pada lintas terkait, melainkan hanya melayani 6 stasiun utama yaitu Manggarai, BNI City (Sudirman Baru), Tanah Abang, Duri, Rawa Buaya, dan Batu Ceper, sebelum akhirnya berakhir di Stasiun Bandara Soekarno-Hatta.

2.2.2 Sejarah PT Kereta Commuter Indonesia

Secara sederhana, PT. Kereta Commuter Indonesia merupakan suatu perusahaan yang bertanggung jawab atas pengoperasian layanan transportasi kereta api di Indonesia. PT KAI Commuter Jabodetabek (KCJ) resmi didirikan pada tahun 2008 berdasarkan Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2008 serta Surat Menteri Negara BUMN tertanggal 12 Agustus 2008 yang menetapkan pembentukannya sebagai pengganti Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek. Perusahaan ini mulai beroperasi sebagai perseroan terbatas sejak 15 September 2008.

Selanjutnya, pada tahun 2009, Menteri Perhubungan Republik Indonesia memberikan mandat kepada KCJ untuk mengelola usaha dan

operasional angkutan kereta komuter. Pada tahap awal, fokus utama KCJ adalah menyelenggarakan layanan transportasi KRL di kawasan Jabodetabek, sekaligus mengembangkan usaha non-penumpang. Seiring dengan perluasan cakupan wilayah layanan, pada 20 September 2017 nama perusahaan ini resmi berubah dari PT KAI Commuter Jabodetabek menjadi PT Kereta Commuter Indonesia (KCI), menggantikan kata “Jabodetabek” dengan “Indonesia” sebagai simbol ekspansi nasional.

Kehadiran PT KCI ialah hasil proses panjang dari perencanaan dan restrukturisasi. Awalnya, PT KAI (Persero) membentuk Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek yang terpisah dari Daop 1 Jakarta. Divisi ini mengambil alih penuh pengelolaan layanan KRL, sementara kereta jarak jauh tetap ditangani Daop 1. Kemudian divisi tersebut berubah status menjadi perseroan terbatas dengan nama PT Kereta Commuter Jabodetabek (KCJ), yang menjadi cikal bakal berdirinya PT KCI sebagai pengelola utama transportasi komuter di wilayah Jabodetabek.

2.2.2.1 Visi dan Misi PT Kereta Commuter Indonesia

Dalam menjalankan peranan, tentunya PT Kereta Commuter Indonesia mempunyai Visi dan Misi Perusahaan yang mana tertuang dalam Keputusan Direksi Nomor SK.044/CU/KCI/XI/2018, dengan visi serta misi sebagai berikut:

VISI

“Menjadi Solusi Ekosistem Transportasi Urban
Terbaik di Indonesia”

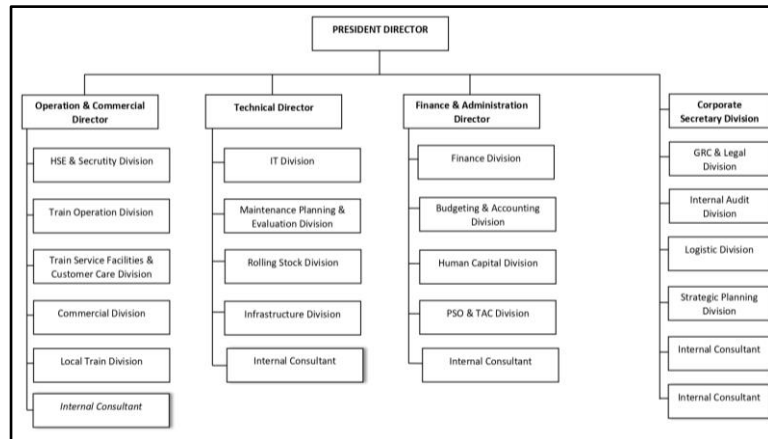
MISI

- (1) Menyediakan transportasi urban yang mengutamakan keselamatan, keamanan, dan efisiensi dengan berbasis digital serta berwawasan lingkungan;
- (2) Mengembangkan solusi transportasi urban yang terintegrasi melalui investasi sumber daya manusia, teknologi, dan operasi serta pemeliharaan;
- (3) Memajukan dan menginisiasi pengembangan transportasi urban untuk Indonesia melalui kolaborasi dengan pemangku kepentingan;
- (4) Mengembangkan human capital yang mempunyai kompetensi, daya saing unggul, dan dapat menyesuaikan terhadap perubahan.

2.2.2.2 Struktur organisasi PT KCI

Struktur Organisasi PT Kereta Commuter Indonesia merujuk pada Keputusan Direksi Nomor 002/KCI/PER-DIR/X/2020 tertanggal 12 Oktober 2020 mengenai Organisasi dan Tata Laksana PT Kereta Commuter Indonesia, dengan rincian yaitu:

Gambar 2. 3 Struktur Organisasi PT KCI



Sumber: Website resmi KAI Commuter (2018)

Pada gambar 2.5 dapat terlihat bahwa *President Director* menjadi sosok yang memimpin secara keseluruhan kegiatan perusahaan. Adapun di bawah kepemimpinan *President Director* terdapat empat direktorat utama dan satu divisi pendukung.

2.2.2.3 Pedoman Perilaku (Code of Conduct) PT KCI kepada masyarakat

KCI berkomitmen untuk menjaga hubungan yang harmonis dengan masyarakat dengan mengedepankan prinsip moral dan etika dalam setiap aktivitasnya guna mencapai hasil yang optimal tanpa merugikan kelompok masyarakat lain. Komitmen tersebut diwujudkan melalui penyediaan dana yang dialokasikan untuk mendukung pelaksanaan tanggung jawab sosial perusahaan, yang dituangkan dalam kebijakan perusahaan guna memberikan nilai dan manfaat bagi masyarakat. Pelaksanaan tanggung jawab sosial tersebut dilakukan berdasarkan anggaran yang telah ditetapkan serta berlandaskan pada Peraturan Perseroan, kode etik, dan peraturan

perundang-undangan yang berlaku. Selain itu, insan Perseroan dilarang memberikan janji kepada masyarakat atau pihak ketiga di luar kewenangannya dalam penyaluran program pemberdayaan masyarakat.