

BAB II

DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN

A. Gambaran Umum KRL *Commuter Line* Bekasi-Jakarta

Tidak dapat dipungkiri lagi, Bekasi merupakan salah satu kota penyangga Jakarta yang mayoritas penduduknya mempunyai mata pencaharian di Jakarta. Sebagai kaum urban, masyarakat Bekasi membutuhkan transportasi yang dapat diandalkan untuk melakukan komuter ke Jakarta. KRL *Commuter Line* merupakan salah satu transportasi umum yang paling diminati oleh masyarakat Bekasi. KRL Jabotabek telah beroperasi sejak tahun 1976. Tujuan utama KRL Bekasi-Jakarta Kota adalah melancarkan mobilitas masyarakat. Keunggulan KRL sebagai angkutan darat dirasakan betul oleh masyarakat, karena KRL merupakan sarana transportasi yang efisien apalagi dari segi biaya. Selain biaya atau ongkos yang relatif murah kereta api juga merupakan alat transportasi yang cepat, sehingga dapat mengatasi masalah macet yang selama ini menjadi masalah besar bagi masyarakat perkotaan. KRL menggunakan listrik sebagai sumber tenaga dan tidak menggunakan bahan bakar minyak serta menggunakan lajur khusus yang tidak dapat digunakan oleh kendaraan lain.

Selain itu, KRL mampu mengangkut penumpang dalam jumlah banyak karena terdiri dari delapan gerbong yang masing-masing gerbong idealnya berkapasitas 64 orang untuk penumpang duduk dan 83 orang untuk penumpang berdiri. Malahan saat

ini penumpang KRL melewati jumlah batas penumpang per gerbongnya sehingga KRL sangat padat apalagi pada jam-jam sibuk. Memang saat ini KRL masih tetap menjadi sarana transportasi publik yang paling berpengaruh di Jakarta. Namun buruknya pelayanan, jadwal tidak teratur, ketidaknyamanan masih menjadi masalah yang sering kali muncul dan belum tuntas diselesaikan.

Pada Juli 2011 yang lalu PT. KAI memberlakukan satu kebijakan baru yaitu sistem *Single Operation* yang menyeragamkan KRL ekspres AC dan KRL ekonomi AC menjadi KRL *Commuter Line*. Dengan begitu KRL ekspres AC dan KRL ekonomi AC pun sudah tidak ada lagi karena telah melebur menjadi satu, yakni KRL *Commuter Line*. Tarif untuk KRL *Commuter Line* yaitu Rp 6.500,00 dengan fasilitas AC, berhenti di setiap stasiun, dan dengan jam keberangkatan yang sering karena jumlah KRL yang tersedia lebih banyak. Dalam pelaksanaannya, KRL *Commuter Line* ini berada dibawah naungan PT. Kereta api Commuter Jabodetabek (KCJ) yang merupakan anak perusahaan dari PT. KAI. Kebijakan ini diberlakukan melihat minat pengguna KRL yang semakin tinggi namun terbatasnya KRL yang ada, maka diberlakukanlah sistem *Single Operation* ini pada tanggal 2 Juli 2011.

Permasalahan lain yang timbul yaitu bagi mantan pengguna KRL ekonomi AC merasa keberatan karena tarif KRL yang naik menjadi Rp 6.500,00 dengan fasilitas yang sama. Dengan begitu penumpang yang tadinya mengeluarkan pengeluaran sebesar Rp 4.500,00 untuk sekali perjalanan harus menguras koceknya lagi. Hal berbeda dialami oleh mantan pengguna KRL ekspres AC, mereka mendapatkan penurunan dalam permasalahan tarif yaitu dari Rp 9.000,00 menjadi Rp

6.500,00. Tetapi dalam hal waktu mereka mendapatkan kerugian karena KRL *Commuter* berhenti di semua stasiun pemberhentian dan tidak berhenti di stasiun tertentu seperti KRL ekspres AC, maka jam waktu tempuh ke tempat tujuan pun akan lebih lama.

Mulanya KRL dari Bekasi ke Jakarta terdiri dari 3 jalur, yaitu Bekasi-Jakarta Kota (melewati stasiun Pasar Senen dan Kemayoran), Bekasi Jakarta-Kota (melewati stasiun Manggarai dan Gambir), dan Bekasi-Tanah Abang (melewati stasiun Manggarai dan Sudirman). Namun, pada tanggal 5 Desember 2011 kemarin resmi diberlakukan sistem baru yaitu *Loop Line*. Sistem *Loop Line* ini memangkas tiga jalur yang dimiliki oleh KRL Bekasi menjadi satu jalur saja, yaitu Bekasi-Jakarta Kota (melewati stasiun Manggarai dan Gambir). Dengan ini, maka konsumen yang akan melakukan komuter ke stasiun yang tidak dilewati harus melakukan sistem transit di stasiun tertentu untuk menyambung dengan KRL lainnya. Walaupun dengan sistem baru yang mengundang kontroversi ini, namun transportasi pengangkut massa terbanyak ini masih tetap dinikmati di kalangan masyarakat Bekasi. Kebijakan baru yang dikeluarkan oleh PT. KCJ yaitu menaikkan tarif KRL *Commuter Line* pada tanggal 1 Oktober 2012 sebesar Rp 2.000,00 untuk setiap rute KRL *Commuter Line* Jabodetabek. Dengan begitu tarif KRL *Commuter Line* Bekasi-Jakarta Kota pun naik menjadi Rp 8.500,00 hal ini terbukti sangat memberatkan penumpang. Seperti yang dikatakan seorang “roker”²⁶ dalam wawancara dengan peneliti:

²⁶ Roker merupakan singkatan dari Rombongan Kereta yang berarti penumpang KRL. Istilah ini sering kali dipakai dalam forum penumpang KRL.

“harus batalkan kenaikan tiket *Commuter Line*, jangan maunya di bayar mahal aja tapi pelayanan sama prasarananya masih berantakan”²⁷

Dari wawancara dan obrolan sepintas peneliti terhadap penumpang, rata-rata mereka memberikan alasan yang serupa mengenai penolakan mereka terhadap kenaikan tarif KRL *Commuter Line*. Mereka menganggap pelayanan yang diberikan PT. KCJ selama ini masih jauh dari apa yang diinginkan penumpang. Keluhan mereka diantaranya seperti jadwal kereta yang masih kacau, padatnya penumpang di jam-jam sibuk, gangguan sinyal yang masih sering terjadi.

B. Profil Responden KRL *Commuter Line* Bekasi-Jakarta Kota

N. Daidjoeni dalam bukunya yang berjudul *Seluk Beluk Masyarakat Kota*, mengatakan, “semakin besar penambahan penduduk, maka semakin menjadi jelas corak kekotaan suatu tempat.”²⁸ Sama halnya dengan kota Bekasi yang merupakan kota penyangga Jakarta. Semakin banyaknya masyarakat yang mencari pekerjaan di Jakarta, semakin banyak pula masyarakat yang membutuhkan tempat tinggal di Jakarta. Namun terbatasnya lahan tempat tinggal di Jakarta, membuat masyarakat mencari alternatif lain dengan tinggal di daerah sekitar Jakarta. Hal ini lah yang membuat Bekasi banyak diminati masyarakat untuk tinggal.

Banyaknya masyarakat yang tinggal di Bekasi namun bekerja di Jakarta, ini membuktikan bahwa masyarakat membutuhkan transportasi yang tepat untuk menunjang aktivitas mereka setiap hari. Transportasi berfungsi sebagai alat untuk melayani kebutuhan penduduk untuk beraktivitas. N. Daidjoeni juga mengemukakan

²⁷Wawancara dengan seorang penumpang bernama Dicky si stasiun Bekasi pada tanggal 24 September 2012 pada pukul 15.37 WIB.

²⁸ N. Daidjoeni, *Seluk Beluk Masyarakat Kota*, Bandung: Alumni, 1992, hlm. 17.

bahwa, “kemajuan kota bergantung pada transportasi, apabila sistem ini mempunyai kendala maka relasi sosial juga akan menderita kerugian.”²⁹ Salah satu transportasi yang berpengaruh penting di Bekasi yaitu KRL yang menghubungkan Bekasi dengan Jakarta.

Bagi sebagian masyarakat Bekasi, beraktivitas dengan menggunakan kereta merupakan salah satu keputusan yang tepat dalam memilih transportasi. Hal ini jelas terlihat pada jam-jam sibuk di Stasiun Bekasi, mulai dari pukul lima pagi dan sore hari bahkan hingga malam hari. Hasil penelitian membuktikan bahwa penumpang KRL *Commuter Line* Bekasi-Jakarta sangat beragam latar belakangnya. Namun dari latar belakang yang heterogen tersebut, mereka mempunyai status dan keinginan yang sama ketika menggunakan KRL. Walaupun dengan latar belakang yang berbeda, ketika mereka menggunakan KRL status mereka akan menjadi sama yaitu sebagai penumpang KRL yang mempunyai keinginan untuk cepat sampai ke tempat tujuan tanpa harus merasakan kemacetan yang sudah lazim terjadi. Kemajemukan latar belakang yang berbeda ini akan menjadi homogen ketika mereka sudah berbaaur sebagai penumpang KRL *Commuter Line*.

Pengamatan peneliti ketika melakukan observasi di Stasiun Bekasi, terlihat bahwa usia penumpang sangat beragam. Pada penelitian ini, peneliti mengkategorikan usia responden menjadi empat kategori yaitu penumpang dengan usia ≤ 20 tahun, penumpang yang berusia 21-30 tahun, penumpang yang berusia 31-40 tahun dan penumpang yang berusia ≥ 40 tahun. Hasil penelitian membuktikan

²⁹ *Ibid.*, hlm. 25.

bahwa penumpang mayoritas berada di rentang usia 20-30 tahun dan 31-40 tahun. Dengan hasil penelitian ini jelas terlihat bahwa penumpang KRL merupakan penumpang dengan usia produktif yang melakukan aktifitas dengan menggunakan KRL.

Adanya gerbong khusus perempuan semakin menambah minat perempuan untuk menggunakan transportasi massal ini. Perempuan yang takut akan terjadinya pelecehan seksual kini tidak ragu lagi untuk naik kereta. Minat perempuan untuk menggunakan KRL terlihat jelas dari responden penelitian yang didominasi oleh perempuan. Apalagi ditambah dengan rencana adanya Kereta Rangkaian Wanita yang akan beroperasi di rute Bekasi-Jakarta pada bulan November 2012 nanti. Dapat dipastikan perempuan yang segan untuk menggunakan transportasi umum akan menjadi antusias dengan adanya Kereta Rangkaian Wanita ini. Namun tidak sama halnya dengan perempuan, penumpang laki-laki justru malah kontra terhadap rangkaian yang di khususkan untuk kaum hawa ini. Pasalnya, rangkaian kereta ini hanya khusus diperuntukkan penumpang perempuan saja. Dengan begitu, kaum laki-laki pun tidak dapat menaiki rangkaian kereta ini.

Profesi penumpang KRL *Commuter Line* sangat lah beragam. Dari hasil penelitian diketahui bahwa mayoritas pengguna merupakan kaum pekerja dan didominasi oleh karyawan swasta. Pegawai Negeri pun turut memberikan andil sebagai penumpang terbanyak. Selain profesi penumpang yang beragam, penghasilan dan pengeluaran penumpang pun sangat beragam. Hal ini terlihat dari penghasilan dan pengeluaran mereka yang rata-rata Rp 2.100.000,- sampai dengan Rp 3.000.000,-

C. Karakteristik Responden

Pada sub bab ini, peneliti akan menjelaskan mengenai karakteristik responden penelitian yaitu penumpang KRL. Penumpang KRL *Commuter Line* Bekasi-Jakarta. Penumpang disini berarti orang yang menggunakan jasa transportasi KRL *Commuter Line* baik rutin setiap harinya maupun pengguna dalam waktu atau hari tertentu saja. Karakteristik ini meliputi jenis kelamin responden, usia responden, pendidikan terakhir responden, profesi responden, penghasilan dan pengeluaran responden, tujuan menggunakan KRL *Commuter Line*, alasan responden menggunakan KRL *Commuter Line*, sejak kapan responden menggunakan KRL, jenis karcis yang digunakan responden dan frekuensi responden menggunakan KRL

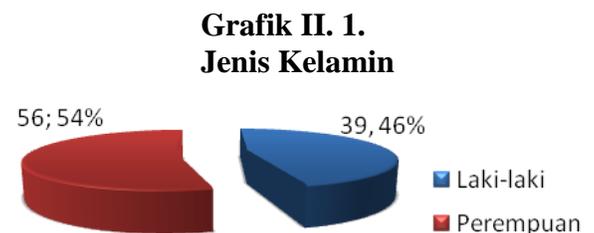
Peneliti telah melakukan penyebaran kuesioner kepada 95 orang responden. Dari penyebaran kuesioner ini dapat diketahui karakteristik penumpang KRL *Commuter Line* Bekasi-Jakarta. Penyebaran kuesioner ini dilakukan pada tanggal 10-14 September 2012. Waktu penyebaran kuesioner pada jam sibuk yaitu pagi dan sore hari. Pagi hari dilakukan penyebaran antara jam enam pagi sampai sembilan pagi dan untuk sore hari dilakukan penyebaran pada jam empat sampai jam enam sore. Lokasi penyebaran kuesioner di Stasiun Bekasi pada pagi hari. Hal ini dikarenakan frekuensi penumpang yang berangkat dari Stasiun Bekasi pada pagi hari lebih besar dibandingkan pada sore hari. Selain itu peneliti juga melakukan penyebaran kuesioner di Stasiun Manggarai pada sore hari. Pengambilan kuesioner di Stasiun Manggarai dilihat dari banyaknya penumpang jurusan Bekasi yang naik dari Stasiun Manggarai

pada sore hari. Untuk lebih jelasnya mengenai karakteristik responden penelitian ini, akan digambarkan dengan diagram per-karakteristik responden sebagai berikut:

1. Jenis Kelamin

Penyebaran kuesioner pada penelitian ini tidak dibatasi pengambilan sampel oleh jenis kelamin. Dari hasil penyebaran kuesioner, didapatkan bahwa responden laki-laki lebih sedikit dari responden perempuan. Dari 95 responden penelitian, didapatkan 39 responden laki-laki dan 56

responden perempuan. Presentase untuk perbandingan tersebut adalah 54% untuk responden perempuan dan 46% untuk responden laki-laki. Dari hasil penyebaran kuesioner tersebut, dapat



Sumber: Hasil Pengolahan Data Kuesioner 2012

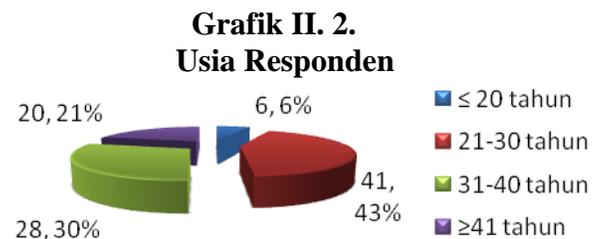
disimpulkan bahwa responden perempuan lebih banyak dibandingkan dengan penumpang laki-laki. Ditambah lagi dengan adanya gerbong khusus wanita yang membuat perempuan lebih aman menggunakan KRL karena dapat menghindari pelecehan seksual yang kerap terjadi pada transportasi umum. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat grafik II. 1.

2. Usia Responden

Dikarenakan pengguna KRL berasal dari berbagai kalangan usia, maka penelitian ini tidak membatasi cakupan umur responden. Karakteristik usia responden dalam penelitian ini terbagi menjadi 4 kategori. Pertama penumpang yang berusia ≤ 20 tahun, didapatkan 6 orang responden dengan presentase sebesar 7%. Kedua

penumpang yang berusia 21-30 tahun sebanyak 41 responden dengan presentase paling besar yaitu 46%. Ketiga penumpang yang berusia 31-40 tahun didapatkan sebanyak 28 orang responden dengan presentase 32%. Terakhir responden yang berusia ≥ 41 tahun sebanyak 20 orang dengan presentase 15%.

Berdasarkan penyebaran kuesioner yang telah peneliti lakukan, diketahui bahwa penumpang KRL paling dominan berada di usia 21-30 tahun. Pada usia ini merupakan usia produktif manusia yang mana telah dijelaskan dalam UU RI No. 13



Sumber: Hasil Pengolahan Data Kuesioner 2012

Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Dijelaskan bahwa penduduk yang berusia produktif yaitu antara 15-64 tahun yang mampu bekerja.³⁰ Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, usia produktif adalah usia ketika seseorang masih mampu bekerja dan menghasilkan sesuatu. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat grafik II. 2.

3. Pendidikan Terakhir

Dari 95 orang responden, didapatkan responden dengan 16 orang berpendidikan terakhir SMA dengan presentase 18%. Untuk penumpang yang mempunyai pendidikan terakhir D3 didapatkan sebanyak 13 orang responden dengan presentase sebanyak 15%. Pada jenjang pendidikan S1 didapatkan responden 39 orang dengan presentase 44%. Responden yang memiliki pendidikan terakhir S2 ada

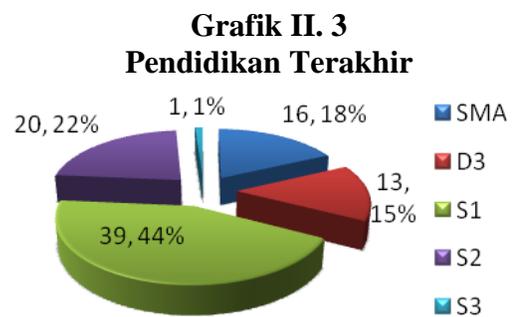
³⁰ Sumitro Djojohadikusumo, *Perkembangan Pemikiran Ekonomi Dasar Teori Ekonomi Pertumbuhan dan Ekonomi Pembangunan*, Jakarta: LP3ES, 1994, hlm. 198.

26 orang dengan presentase 22% dan responden dengan pendidikan terakhir S3 hanya 1 orang dengan presentase 1%.

Penumpang terbanyak dari hasil penyebaran kuesioner yaitu penumpang dengan pendidikan terakhir S1. Urutan kedua yaitu penumpang yang berpendidikan S2. Ini menunjukkan bahwa pengguna KRL *Commuter Line* merupakan masyarakat dengan tingkat pendidikan yang tinggi.

SMA dan pendidikan D3 berada di urutan selanjutnya. Bahkan ada pula responden yang mempunyai latar belakang yang tinggi dengan pendidikan terakhir S3.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat grafik II. 3.



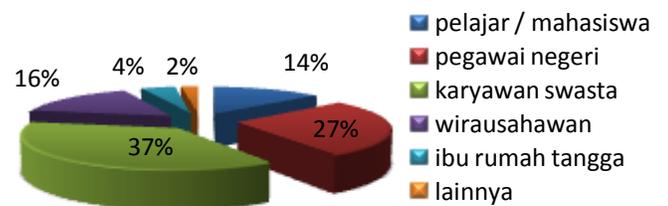
Sumber: Hasil Pengolahan Data Kuesioner 2012

4. Profesi Responden

Ada 5 kategori profesi untuk responden dalam penelitian ini, yakni penumpang yang berprofesi sebagai pelajar atau mahasiswa sebanyak 13 orang responden dengan presentase 14%. Kategori kedua yaitu pegawai negeri didapatkan 26 responden dengan presentase 27%. Selanjutnya responden yang berprofesi sebagai karyawan swasta sebanyak 35 orang dengan presentase 37%. Profesi selanjutnya yaitu wirausahawan, responden yang didapatkan sebanyak 15 orang dengan presentase 16%. Kategori selanjutnya yaitu ibu rumah tangga didapatkan sebanyak 4 orang dengan presentase 4%. Profesi lainnya untuk responden yang profesinya tidak termasuk di dalam kategori penelitian didapatkan 2 orang dengan presentase 2%.

Hasil penyebaran kuesioner membuktikan mayoritas pengguna KRL merupakan karyawan swasta. Urutan kedua pengguna KRL terbesar yaitu PNS dan di urutan ketiga merupakan pelajar atau mahasiswa. Hal ini menunjukkan bahwa pengguna KRL lebih banyak orang-orang yang memprioritaskan waktu untuk aktifitasnya. Jika ada kesalahan dalam pengorganisasian waktu, maka akan berakibat fatal seperti telat untuk masuk kantor atau kuliah. Maka ketepatan waktu merupakan hal yang harus diperhatikan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat grafik II. 4.

Grafik II. 4
Profesi

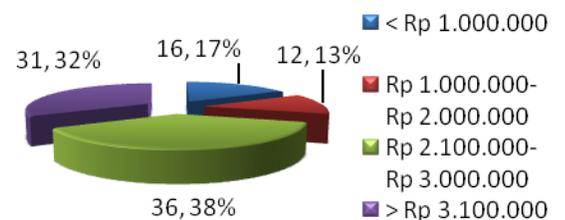


Sumber: Hasil Pengolahan Data Kuesioner 2012

5. Penghasilan Responden

Kategori penghasilan dilihat sebagai pengukur tingkat ekonomi responden. Responden yang mempunyai penghasilan <Rp 1.000.000,- sebanyak 16 orang dengan presentase 17%. Sedangkan responden yang memiliki penghasilan Rp 1.000.000,- – Rp 2.000.000,- sebanyak 12 orang dengan presentase 13%. Selanjutnya responden yang memiliki penghasilan Rp 2.100.000,- – Rp 3.000.000,- sebanyak 36 orang dengan presentase sebanyak 38%. Kategori terakhir responden yang memiliki penghasilan >

Grafik II. 5
Penghasilan

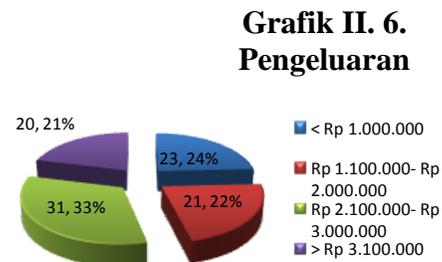


Sumber: Hasil Pengolahan Data Kuesioner 2012

Rp 3.100.000,- sebanyak 31 orang dengan presentase sebanyak 32%. Hasil kuesioner memperlihatkan bahwa responden dengan penghasilan Rp 2.100.000,- – Rp 3.000.000,- berada di urutan pertama. Responden dengan penghasilan > Rp 3.100.000,- berada di urutan kedua. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat grafik II. 5.

6. Pengeluaran Responden

Dari 95 orang responden didapatkan 24% responden dengan pengeluaran < Rp 1.000.000,- sebanyak 23 orang. Untuk responden yang mempunyai pengeluaran Rp 1.100.000 – Rp 2.000.000 sebanyak 21 orang dengan presentase 22%. Selanjutnya responden dengan pengeluaran Rp 2.100.000 – Rp 3.000.000 sebanyak 31orang dengan presentase 33%. Terakhir untuk responden yang mempunyai pengeluaran >Rp 3.100.000,- sebanyak 20 orang dengan presentase 21%. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat grafik III. 6.



Sumber: Hasil Pengolahan Data Kuesioner 2012

7. Tujuan menggunakan KRL *Commuter Line*

Responden yang bekerja atau sekolah atau kuliah menggunakan KRL *Commuter Line* sebanyak 73 orang dengan presentase 77%. Responden yang melakukan perjalanan dengan KRL *Commuter Line* untuk keperluan keluarga sebanyak 5 orang dengan presentase 5%. Untuk responden yang menggunakan KRL *Commuter Line* sebagai transportasi jalan-jalan atau wisata sebanyak 15 orang

dengan presentase 16%. Responden lainnya yang menggunakan KRL *Commuter Line* untuk aktifitas yang tidak termasuk dalam kategori sebanyak 2 orang dengan presentase 3%.

Terlihat dari tabel II. 7 bahwa penumpang mayoritas menggunakan KRL *Commuter Line* untuk bekerja, sekolah atau kuliah. Data menunjukkan bahwa sebagian besar penumpang merupakan pekerja, pelajar dan mahasiswa yang melakukan aktivitas menggunakan KRL

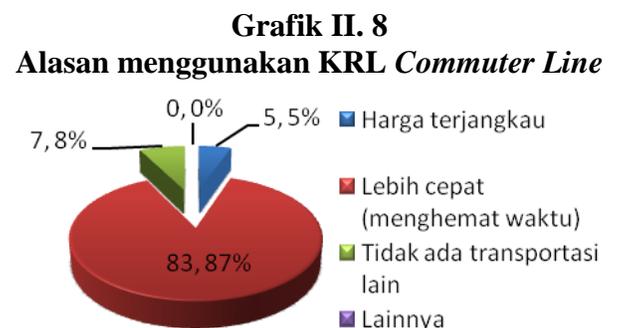
Commuter Line. Para pekerja, pelajar dan mahasiswa menggantungkan waktu mereka pada KRL karena dapat mempersingkat waktu perjalanan. Oleh sebab itu peningkatan pelayanan sangat dibutuhkan agar para penumpang tidak merasa dirugikan saat menggunakan KRL *Commuter Line*. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat grafik II. 7.

8. Alasan menggunakan KRL *commuter Line*

Dari 95 orang responden, 5 orang berpendapat bahwa alasan mereka menggunakan KRL *Commuter Line* karena harga yang terjangkau dengan presentase 5%. Namun, 83 orang responden dengan 87% presentase



Sumber: Hasil Pengolahan Data Kuesioner 2012



Sumber: Hasil Pengolahan Data Kuesioner 2012

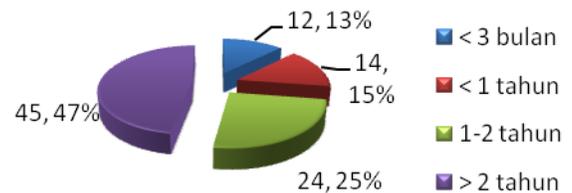
mengatakan bahwa alasan mereka menggunakan KRL *Commuter Line* untuk mempercepat waktu perjalanan. Sedangkan untuk responden yang tidak ada pilihan transportasi lain sebanyak 7 orang dengan presentase 8%. Untuk alasan lainnya tidak termasuk dalam kategori pilihan tidak ada yang memilih atau 0%.

Alasan terbesar responden ketika menggunakan KRL *Commuter Line* yaitu lebih cepat atau menghemat waktu. Saat menggunakan KRL penumpang tidak perlu mengalami permasalahan kemacetan dan menghabiskan waktu yang lama dalam perjalanan. Menggunakan KRL dapat lebih cepat sampai di tempat tujuan. Oleh karena itu penumpang membutuhkan ketepatan waktu pada jadwal KRL dan tidak adanya gangguan ketika dalam perjalanan menggunakan KRL. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat grafik II. 8.

9. Lama menggunakan KRL *Commuter Line*

Responden yang menggunakan KRL *Commuter Line* <3bulan sebanyak 12 orang atau 13%. Untuk responden yang telah menggunakan KRL <1tahun sebanyak 14 orang dengan presentase 15%. Sedangkan untuk responden yang sudah 1-2 tahun menggunakan KRL sebanyak 24 orang atau 25% presentase. Penumpang paling dominan yang telah menggunakan KRL sejak >2tahun sebanyak 45 orang dengan presentase sebesar 47%.

Grafik II. 9.
Lama menggunakan KRL
Commuter Line



Sumber: Hasil Pengolahan Data Kuesioner 2012

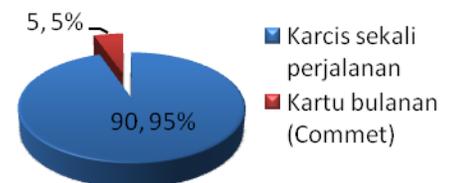
Terlihat jelas bahwa dominan penumpang KRL merupakan penumpang yang telah menggunakan KRL > 2 tahun. Selanjutnya kedua terbanyak yaitu penumpang yang telah menggunakan KRL 1-2 tahun. Hal ini jelas menunjukkan bahwa mayoritas penumpang bukanlah penumpang yang baru menggunakan KRL. Mayoritas penumpang telah merasakan berbagai macam perubahan kebijakan KRL dan mengharapkan KRL semakin lama menjadi semakin baik karena KRL merupakan satu-satunya moda transportasi massal yang mampu mengangkut penumpang dengan jumlah banyak. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat grafik II. 9.

“saya naik KRL sejak tahun 2007, dari belum ada KCJ. Dulu harga KRL AC masih 4.500 ada ekonomi ada ekspres juga. Jadi kita bisa milih nih mau *naek* KRL yang mana. Tapi lama-lama makin kesini kebijakan berubah terus jadi makin aneh. Saya dulu *kalo* ke kantor naik ekspres turun di Kota paling cuma setengah jam, *gak* begitu penuh juga. Sekarang harga Rp 8.500 *nyampe* kantor jadi sejam lebih *udah* gitu penuh desek-desekan ac sering mati”³¹

10. Karcis yang digunakan

Ada dua jenis karcis dalam menggunakan KRL *Commuter Line* yaitu karcis sekali perjalanan dan karcis dengan menggunakan kartu berlangganan bulanan (Commet). Dari 95 responden penelitian, kebanyakan responden menggunakan karcis sekali perjalanan sebanyak 90 orang dengan presentase 95%. Untuk responden pengguna

Grafik. II. 10
Jenis karcis yang digunakan



Sumber: Hasil Pengolahan Data Kuesioner 2012

³¹Wawancara dengan seorang penumpang bernama Ika di stasiun Bekasi pada tanggal 24 September 2012 pada pukul 06.30 WIB

kartu bulanan (*commet*) sebanyak 5 orang dengan presentase 5%. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat grafik II. 10.

Pemberlakuan *commet* sejak 1 Februari 2012 menuai banyak keraguan oleh penumpang. Ketidak siapan PT KCJ untuk mulai memberlakukan *commet* menjadi kontroversi dikalangan penumpang. Ada beberapa permasalahan ketika *commet* ini akan diluncurkan³², salah satunya yaitu minimnya sosialisasi informasi yang didapatkan oleh penumpang KRL sehingga menyebabkan tersebarnya informasi yang simpang-siur dan berbeda-beda. Permasalahan lainnya yaitu ketidak siapan petugas KRL di lapangan. Ketidak siapan ini terlihat jelas ketika penumpang bertanya, dan petugas menjawab dengan jawaban yang tidak jelas. Ketidak siapan alat juga menjadi permasalahan, sejak hari pertama diberlakukannya *commet* mesin atau kartu masih ada yang rusak dan belum siap untuk dipakai.

Gambar II. 1
Kartu *Commet*



Sumber: Dokumentasi Peneliti Tahun 2012

Gambar II. 2
Mesin *Tapping*



Sumber: Dokumentasi Peneliti Tahun

“Dulu saya pake kartu bulanan, tapi sekarang pake karcis kertas soalnya *commet* sekarang *caramake-nyagak* jelas, ribet. Harus top up segala macem-lah. Sosialisasi penggunaannya juga kurang jadi banyak penumpang *gak* ngerti *make-nya*”³³

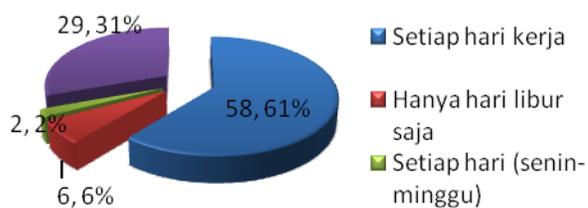
³² Hasil wawancara dengan admin KRL Mania, Bapak Nurcahyo pada tanggal 16 Oktober pada pukul 17.30 WIB.

³³ Wawancara dengan seorang penumpang bernama Siska di stasiun Bekasi pada tanggal 24 September 2012 pada pukul 07.00 WIB.

11. Frekuensi menggunakan KRL *Commuter Line*

Penumpang dalam responden penelitian yang menggunakan KRL setiap hari kerja yaitu sebanyak 58 orang dengan presentase 61%. Untuk penumpang yang hanya menggunakan KRL pada hari libur saja tercatat sebanyak 6 orang dengan presentase 6%. Responden yang menggunakan KRL setiap hari dalam artian hari senin sampai dengan hari minggu sebanyak 2 orang atau 2%. Terakhir untuk responden yang hanya sesekali saja menggunakan KRL sebanyak 29 orang dengan presentase sebesar 31%.

Grafik II. 11
Frekuensi menggunakan KRL



Sumber: Hasil Pengolahan Data Kuesioner 2012