



Efektivitas Penggunaan Kereta Listrik (KRL) *Commuter Line* Jabodetabek Untuk Mengurangi Kemacetan Di DKI Jakarta

Siti Sahara¹ Bayu Nurcahyo Adhi Nugroho²

Universitas Negeri Jakarta, Jakarta, Indonesia

Email : sitisahara@unj.ac.id bayunur286@gmail.com

Abstract The KRL Commuter Line is an alternative transportation facility emphasized by the government to address congestion issues in the Jabodetabek area. The primary focus of this research is on the utilization of the KRL Commuter Line by Jabodetabek commuters, who make up the largest group of commuters in Jakarta. This research is concentrated on the analysis of the KRL Commuter Line's public transportation in Jabodetabek with the main objective of assessing its effectiveness in addressing congestion problems in Jakarta. The method used is a qualitative approach with descriptive analysis, and data is obtained through literature research. The research results indicate that the utilization of the KRL Commuter Line in Jabodetabek to address congestion in Jakarta is considered successful, assessed through three main dimensions: goal achievement, integration, and adaptation.

Keywords: Effectiveness, Commuter Line, Traffic Congestion.

Abstrak KRL Commuter Line merupakan sarana transportasi alternatif yang ditekankan oleh pemerintah untuk mengatasi masalah kemacetan di Kawasan Jabodetabek. Fokus utama penelitian ini adalah pada pemanfaatan KRL Commuter Line oleh para komuter Jabodetabek, yang merupakan kelompok terbesar dalam jumlah komuter di DKI Jakarta. Penelitian ini difokuskan pada analisis transportasi umum KRL Commuter Line Jabodetabek, dengan tujuan utama untuk mengetahui efektivitasnya dalam mengatasi permasalahan kemacetan di DKI Jakarta. Metode yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dengan analisis deskriptif, dan data diperoleh melalui penelitian pustaka. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pemanfaatan KRL Commuter Line Jabodetabek untuk mengatasi kemacetan di DKI Jakarta dianggap berhasil, dinilai melalui tiga dimensi utama: pencapaian tujuan, integrasi, dan adaptasi.

Kata kunci: Efektivitas, KRL (Kereta Listrik), Kemacetan.

PENDAHULUAN

Kemacetan mengacu pada keadaan lalu lintas terganggu atau terhenti sama sekali karena jumlah kendaraan melebihi kapasitas lalu lintas yang tersedia. Di perkotaan, kemacetan merupakan hal yang lumrah, terutama ketika terjadi ketidakseimbangan antara jumlah kendaraan dan kapasitas jalan yang tersedia. Sementara itu, warga kota besar seperti Jakarta bukanlah orang baru dengan permasalahan kemacetan yang terjadi setiap hari. Kemacetan di wilayah Jakarta merupakan permasalahan besar yang berdampak signifikan terhadap pertumbuhan perekonomian negara. Menurut laporan Bank Dunia, kemacetan lalu lintas di Jakarta menimbulkan kerugian sekitar \$2,6 miliar atau sekitar Rp 36 triliun. Bahkan secara nasional, kerugian akibat kemacetan lalu lintas mencapai sekitar \$4 miliar atau Rp 56 triliun setiap tahunnya (Ipotnews, 2019).

Keadaan ini timbul karena Pemerintah belum sepenuhnya memenuhi kebutuhan masyarakat terkait sistem transportasi umum sebagai alat mobilitas mereka. Terlebih lagi, kehadiran penduduk dari sekitar Kota Jakarta yang berpartisipasi dalam aktivitas di kota

Received: Februari 31, 2023; Accepted: April 06, 2023; Published: Juni 30, 2023

* Siti Sahara, sitisahara@unj.ac.id

tersebut telah meningkatkan minat masyarakat terhadap penggunaan kendaraan pribadi, yang akhirnya memperburuk masalah kemacetan yang sering terjadi (Suprpto, 2021).

Seiring perkembangan kota, perhatian warga dari sekitarnya tertarik, terutama di kota-kota besar, yang menghasilkan perjalanan kerja dari rumah ke kota sebagai fenomena yang umum. Orang yang melakukan perjalanan ini, yang biasa disebut sebagai "komuter," merupakan individu yang setiap hari melakukan perjalanan jauh dari tempat tinggal mereka ke kota lain untuk bekerja, dan kemudian kembali ke rumah. Perilaku para komuter ini memiliki dampak tidak langsung pada perkembangan wilayah, baik di tempat tinggal mereka maupun di wilayah yang mereka kunjungi. Biasanya, perjalanan ini terjadi dari pinggiran kota ke pusat kota atau antara kota yang berbeda.

Di wilayah metropolitan Jabodetabek, terutama DKI Jakarta, tingginya harga tanah dan keterbatasan lahan membuat banyak penduduk memilih untuk tinggal di kota sekitar dan melakukan perjalanan harian ke Jakarta untuk bekerja. Perjalanan ini melibatkan berbagai aktivitas seperti bekerja, bersekolah, berbelanja, bersosialisasi, hiburan, dan lainnya. Aktivitas seperti bekerja dan bersekolah merupakan rutinitas, sementara berbelanja, bersosialisasi, dan hiburan lebih bersifat tidak teratur.

Pengembangan perkotaan bertujuan untuk merencanakan penggunaan wilayah secara terpadu, dengan tujuan meningkatkan efisiensi sumber daya lokal dan produktivitas wilayah geografis melalui pengaturan penggunaan lahan dan sistem transportasi. Transportasi umum perkotaan sebagai "sistem transportasi untuk perjalanan dalam kota atau antar wilayah yang tersedia untuk siapa saja yang membayar tarif yang ditetapkan". Sementara itu, The American Public Transportation Association (APTA) mendefinisikan angkutan umum sebagai "transportasi reguler dan berkelanjutan yang menyediakan layanan transportasi umum atau khusus kepada masyarakat". Oleh karena itu, keberlanjutan pelayanan transportasi yang memenuhi kebutuhan produksi, konsumsi, dan distribusi harus menjadi perhatian yang berkelanjutan. Keberlanjutan pelayanan transportasi di seluruh wilayah sangat penting karena fungsi transportasi yang strategis adalah menciptakan stabilitas dan kelangsungan kehidupan masyarakat dan pemerintahan (S Sahara et al., 2021).

Pertumbuhan penduduk dan perkembangan pemukiman di daerah penyangga kota-kota besar meningkatkan kebutuhan akan angkutan umum yang nyaman, ekonomis, dan efisien untuk menggerakkan masyarakat dari satu tempat ke tempat lain, terutama ke pusat-pusat komersial. Selain itu, peningkatan jumlah penduduk di pinggiran kota meningkatkan permintaan terhadap sistem transportasi kereta api, seperti yang terjadi di Jabodetabek. Prakiraan menunjukkan bahwa jumlah penumpang diperkirakan akan meningkat sekitar 14,3%

setiap tahun hingga tahun 2019, dengan kontribusi terbesar berasal dari KRL kategori Jabodetabek yang diperkirakan mencapai 1,2 juta penumpang per hari (Transportasi, 2020a).

Efektivitas

Penyempitan fokus penelitian bertujuan untuk mengarahkan penulis pada area penelitian yang lebih terfokus. Dengan menetapkan fokus penelitian, penulis dapat lebih mudah menentukan jenis data dan informasi yang dibutuhkan dalam penelitian. Fokus penelitian yang diterapkan dalam penelitian ini adalah penerapan model teori efektivitas seperti yang disarankan oleh Duncan dalam (Steers, 2020) menyebutkan tiga hal yang menjadi ukuran efektivitas, yaitu sebagai berikut:

1. Pencapaian Tujuan

Suatu proses yang dilakukan secara menyeluruh merupakan sebagai suatu pencapaian tujuan dalam hal kurun waktu dan sasaran yang menjadi target. Pencapaian terciptanya penyelenggaraan lalu lintas yang tertib, selamat, lancar, dan aman

2. Integrasi

Integrasi adalah indeks pengukuran suatu organisasi dalam meningkatkan kemampuan dalam sosialisasi, komunikasi, dan lainnya.

3. Adaptasi

Adaptasi merupakan penyesuaian diri suatu organisasi atau kebijakan dengan lingkungan atau masyarakat. Sebagai suatu tahapan, apakah adanya KRL ini masyarakat dapat menyesuaikan diri dan bisa beralih dari transportasi pribadi menjadi transportasi umum.

KRL (*Commuter Line*)

KRL Commuter Jabodetabek, sebelumnya dikenal sebagai KRL Jabodetabek, adalah sebuah sistem kereta api yang dijalankan oleh PT KAI Commuter Jabodetabek, sebuah anak perusahaan PT Kereta Api Indonesia (PT KAI). Kereta api ini telah beroperasi di wilayah Jakarta sejak tahun 1976. Pada tanggal 19 September 2017, PT KAI Commuter Jabodetabek mengubah namanya menjadi PT Kereta Commuter Indonesia (KCI), yang merupakan anak perusahaan di bawah PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan bertanggung jawab atas pengelolaan kereta api untuk tujuan Jabodetabek dan sekitarnya. Perubahan ini dilakukan berdasarkan Instruksi Presiden No. 5 Tahun 2008 dan Surat Menteri Badan Usaha Milik Negara No. S-653/MBU/2008 tanggal 12 Agustus 2008. Perubahan nama menjadi KCI juga tercatat dalam risalah Rapat Umum Pemegang Saham tanggal 7 September 2008 dan mendapat persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Perubahan Piagam Perseroan Terbatas melalui Keputusan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia No. CTA. 0019228.AH..01..02.. 2017 pada 19 September 2017.

Menurut Peraturan No. Menurut Undang-Undang Nomor 54 Tahun 2013, tujuan utama pengembangan sistem transportasi di wilayah Jabodetabek adalah untuk meningkatkan angkutan umum yang mampu mengangkut banyak penumpang. Prioritas utamanya adalah mengembangkan sistem transportasi umum untuk mendukung perjalanan masyarakat dan meningkatkan penggunaan jalur kereta api di wilayah Jabodetabek. Kereta api dianggap sebagai moda transportasi strategis untuk mengurangi kemacetan di perkotaan. KRL Commuter Line Jabodetabek adalah satu-satunya jenis angkutan kereta api yang dioperasikan untuk memenuhi kebutuhan transportasi di wilayah Jabodetabek.

Berdasarkan Undang-Undang No. Menurut Keputusan Nomor 22 Tahun 2009, rekayasa dan pengelolaan lalu lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang mencakup perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan instalasi perlengkapan jalan yang bertujuan untuk mencapai pencapaian, menunjang, dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan arus lalu lintas. Lalu lintas, menurut Windari, adalah pergerakan kendaraan bermotor di jalan raya. Ini merupakan proses di jalan, dan orang yang berpartisipasi dalam lalu lintas menggunakan jalan raya dengan harapan mendapatkan ketenangan dan kenyamanan (Sari, Saidah, & Wahyuni, 2018).

Penelitian Terdahulu

Dalam penelitian sebelumnya, Maghfiroh (2020) berjudul "Manajemen Pelayanan Transportasi Bus Sekolah di Kota Surabaya" menemukan bahwa Dinas Perhubungan Kota Surabaya berhasil memantau pelayanan bus sekolah melalui ear card dengan tujuan mengurangi kemacetan lalu lintas, dan layanan ini diberikan gratis dengan dukungan APBD Kota Surabaya.

Sementara itu, Pamudi (2018) menemukan hasil berikut dalam penelitiannya berjudul "Penerapan Sistem Dinamik dalam Sistem Transportasi Cerdas untuk Mengurangi Kemacetan, Polusi, dan Meningkatkan Keselamatan Berlalu Lintas (Studi Kasus Dinas Perhubungan Kota Surabaya)":

1. Jumlah bus dapat dikurangi sebesar 15% per hari di Jalan Kerjaya dengan adanya bus cepat 15 menit.
2. Di Jalan Wonokromo, 20 bus ekspres dapat melayani 15% lebih banyak penumpang per hari.
3. Di Jalan Urip Sumoharjo, dengan bus cepat 25 menit, jumlah bus bisa dikurangi 15% per hari.
4. Penggunaan sistem transportasi cerdas dapat mengurangi polusi sebesar 20%.

Hasil penelitian terdahulu menunjukkan bahwa penelitian lebih memusatkan perhatiannya pada penempatan dan manajemen pekerjaan dalam situasi transportasi umum, berbeda dari penelitian yang peneliti bawaan. Penelitian ini berfokus pada penggunaan konsep Duncan yang mencakup tiga dimensi yaitu pencapaian tujuan, integrasi, dan adaptasi, transportasi umum yang berbeda yakni KRL (*Commuter Line*) Jabodetabek serta wilayah penelitian yang berbeda.

Studi ini menganalisis efektivitas angkutan umum Kereta Api Listrik (KRL) Commuter Line di wilayah Jabodetabek dalam mengurangi kemacetan. Oleh karena itu, tujuan utama penelitian ini adalah mengevaluasi sejauh mana penggunaan KRL di Jalur Jabodetabek efektif dalam mengatasi masalah kemacetan di DKI Jakarta. Dengan demikian, gagasan dan aspek yang diusulkan oleh Duncan memiliki peran penting dalam menjawab tantangan kinerja KRL di Jalur Jabodetabek, karena memerlukan kerjasama yang efektif antara pemerintah dan masyarakat dalam mengatasi masalah kemacetan di Jakarta. Dari perumusan masalah yang telah diuraikan, tujuan penelitian ini adalah menilai tingkat efektivitas program KRL yang bertujuan mengurangi kemacetan di Jakarta.

METODE PENELITIAN

Metodologi kualitatif, seperti yang dijelaskan oleh Sugiyono (2018:213), adalah suatu pendekatan penelitian yang bermula dari prinsip-prinsip filsafat dan digunakan untuk menginvestigasi dalam situasi ilmiah, khususnya eksperimen. Dalam metode ini, peneliti menjadi instrumen utama, dan teknik pengumpulan data dan analisis yang digunakan bersifat kualitatif, dengan fokus pada pemahaman makna. Pendekatan metodologi kualitatif bertujuan untuk menganalisis dan menggambarkan fenomena atau objek penelitian melalui pengamatan terhadap interaksi sosial, sikap, serta pandangan individu atau kelompok yang terlibat dalam penelitian.

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam artikel ini adalah studi pustaka (*library research*), yang melibatkan pengumpulan data dengan memahami dan mempelajari teori-teori dari berbagai literatur yang relevan dengan penelitian tersebut. Terdapat empat tahap utama dalam pelaksanaan studi pustaka, yaitu persiapan perlengkapan dan alat yang diperlukan, penyusunan daftar pustaka, pengaturan waktu, serta membaca dan mencatat bahan penelitian (sebagaimana dijelaskan oleh Zed, 2004).

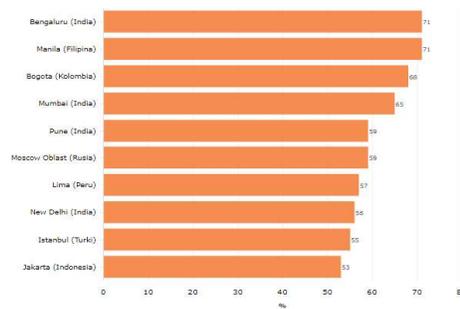
Pengumpulan data dilakukan dengan mencari sumber-sumber informasi dan konstruksi dari berbagai sumber, seperti buku, jurnal, dan penelitian-penelitian sebelumnya.

Bahan pustaka yang ditemukan dari berbagai referensi tersebut dianalisis secara kritis dan mendalam untuk mendukung proposisi dan gagasan yang dijelaskan dalam penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Menurut Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK), Provinsi DKI Jakarta memiliki tingkat pencemaran udara yang tergolong sedang berdasarkan Standar Indeks Pencemaran Udara (ISPU). Tingkat sedang ini mencakup skor antara 51 hingga 101, yang menunjukkan bahwa kualitas udara tidak memiliki dampak negatif yang signifikan pada kesehatan manusia atau hewan, namun bisa memengaruhi tanaman yang sensitif serta memiliki nilai estetika ekosistem tumbuhan.

Namun, perlu diperhatikan bahwa beberapa wilayah mendekati atau bahkan mencapai tingkat yang dianggap tidak sehat. Sebagai contoh, Jakarta Pusat memiliki tingkat ISPU yang mengkhawatirkan hingga mencapai 100. Sementara itu, tingkat ISPU tertinggi lainnya tercatat di Kota Jakarta Timur sebesar 81 dan Jakarta Utara sebesar 72. Di sisi lain, Jakarta Barat memiliki ISPU sebesar 56 dan Jakarta Selatan memiliki ISPU sebesar 59, yang masih berada dalam batas aman.



Gambar 1 Indeks Kemacetan 2019

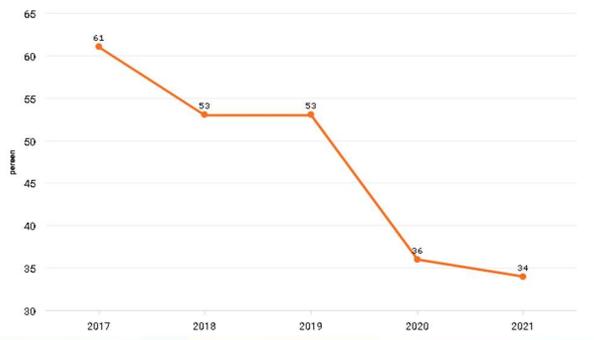
Sumber : TomTom

Pada tahun 2019, DKI Jakarta menempati posisi ke-10 dalam daftar kota dengan tingkat kemacetan terparah di seluruh dunia. Meskipun posisinya mengalami kenaikan dibandingkan tahun sebelumnya, yaitu peringkat 7 pada tahun 2018 dan peringkat 4 pada tahun 2017, namun tingkat kemacetan di Jakarta tetap tinggi, mencapai 53%. Jumlah pergerakan manusia di wilayah Jabodetabek juga mengalami peningkatan signifikan, dari 47,5 juta pergerakan per hari pada tahun 2015 menjadi sekitar 88 juta pergerakan per hari pada tahun 2018. Jakarta masuk dalam pemantauan oleh TOM-TOM, sebuah lembaga lalu lintas asal Inggris, yang menurunkan peringkat Jakarta dari peringkat 7 menjadi peringkat 10, dan melihat bahwa tingkat kemacetan yang tinggi tidak mengalami perubahan signifikan.

Pada tahun 2019, tingkat kemacetan paling sering terjadi pada hari Jumat antara pukul 17.00 hingga 18.00 WIB, dengan tingkat kemacetan tertinggi tercatat pada Rabu, 6 Maret 2019, mencapai 91%. Sementara itu, tingkat kemacetan terendah terjadi pada Selasa, 4 Juni 2019, dengan tingkat kemacetan sebesar 9% (Jayani, 2020).

Untuk mengatasi masalah kemacetan lalu lintas, sejumlah tindakan dapat diambil, termasuk meningkatkan sistem angkutan umum, memperluas jaringan jalan dengan optimalisasi lalu lintas yang efisien, dan pengembangan layanan transportasi (Haryono, Darunanto, dan Wahyuni, 2018).

Jakarta telah mengalami perubahan dari fokus pembangunan yang lebih mengutamakan kendaraan pribadi menjadi orientasi yang lebih mendukung pengembangan transportasi umum. Transformasi ini melibatkan penggabungan seluruh layanan transportasi umum dan penyelesaian masalah yang terkait dengan awal dan akhir perjalanan, langkah yang sangat penting dalam meningkatkan efisiensi sistem transportasi perkotaan (Amalia, 2022).



Gambar 2 Indeks Kemacetan 2021

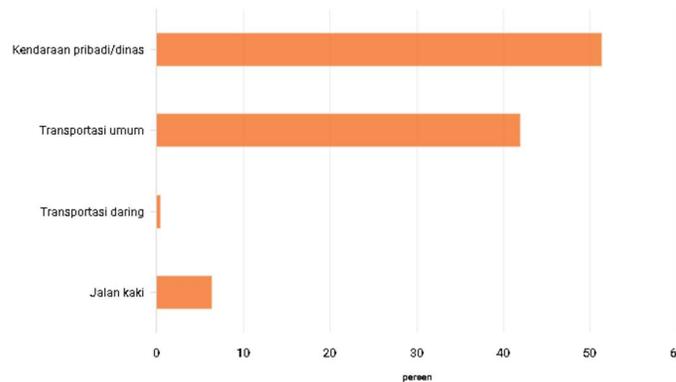
Sumber : TomTom

Pada tahun 2019, tingkat kemacetan di Jakarta tetap stabil dengan tingkat yang hampir sama seperti tahun sebelumnya, yaitu sekitar 53%. Namun, ada perubahan yang mencolok pada tahun 2020 ketika tingkat kemacetan di Jakarta turun tajam menjadi sekitar 36%. Kemudian, pada tahun 2021, tingkat kemacetan terus menurun hingga sekitar 34%. Dengan kata lain, dibandingkan dengan perjalanan dalam kondisi lalu lintas yang lancar, waktu tempuh rata-rata di Jakarta sekarang memakan waktu 34% lebih lama karena kemacetan lalu lintas yang menghambat pergerakan.

Duncan dalam (Steers, 2020) mengidentifikasi tiga faktor yang dapat digunakan sebagai indikator kinerja dalam mengukur efektivitas penggunaan trem Commuter Line (KRL) Jabodetabek dalam mengatasi masalah kemacetan di Kota DKI Jakarta. Faktor-faktor ini mencakup:

Pencapaian tujuan

Proses pencapaian waktu dan target tujuan yang berjalan dengan baik, serta mewujudkan manajemen lalu lintas yang tertib, aman, lancar, dan terjamin, sesuai dengan Peraturan Nomor 54 Tahun 2013. Pemerintah telah mengarahkan pengembangan sistem transportasi di wilayah Jabodetabek ke arah pengembangan sistem angkutan umum yang dapat menampung penumpang dalam jumlah besar, dengan fokus pada penggunaan jaringan kereta api. Ini menunjukkan bahwa kereta api memiliki potensi sebagai moda transportasi strategis untuk mengurangi kemacetan di perkotaan, dan KRL Commuter Line Jabodetabek adalah moda kereta api yang memenuhi kebutuhan transportasi di wilayah tersebut.



Gambar 3 Data Pengguna Transportasi 2020

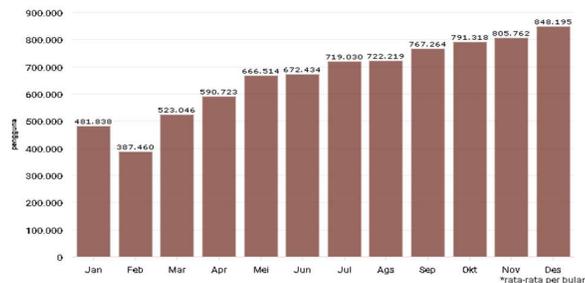
Sumber : TomTom

Menurut data dari Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2020, sebagian besar pekerja masih menggunakan kendaraan pribadi atau layanan publik sebagai sarana perjalanan mereka, dengan penggunaan angkutan umum yang lebih rendah. Meskipun ada peningkatan dalam penggunaan angkutan umum antara tahun 2019 dan 2020, kesadaran masyarakat terhadap pentingnya transportasi umum masih perlu ditingkatkan (BPS, 2020).

Penulis menyimpulkan, meskipun tujuan yang diharapkan belum sepenuhnya tercapai, penggunaan angkutan umum, termasuk KRL, telah membuktikan efektivitasnya dalam mengurangi kemacetan lalu lintas di Jakarta.

Integrasi

Integrasi merupakan ukuran dari kemampuan organisasi untuk meningkatkan interaksi sosial, komunikasi, dan penyelesaian masalah. KRL telah berhasil dalam upaya sosialisasinya, sehingga hampir semua warga Jakarta kini mengetahui keberadaan KRL. Jalur KRL commuter mencakup berbagai wilayah dan stasiun dalam lintasannya. Tujuan sosialisasi ini adalah memberikan informasi kepada masyarakat mengenai pelayanan KRL, jadwal, harga tiket, aturan, dan manfaat dari penggunaan angkutan umum tersebut. Area jangkauannya mencakup stasiun KRL, pusat perbelanjaan, sekolah, kantor pemerintah, acara komunitas, dan media sosial, dengan tujuan menjangkau sebanyak mungkin calon penumpang serta mendorong penggunaan KRL sebagai alternatif angkutan umum yang efisien dan ramah



lingkungan.

Gambar 4 Data Pengguna Commuter Line 2022

Sumber : TomTom

Keberhasilan sosialisasi KRL komuter dapat diukur melalui beberapa faktor, termasuk peningkatan penggunaan KRL, peningkatan kesadaran masyarakat tentang layanan tersebut, dan penurunan penggunaan kendaraan pribadi serta meningkatnya kenyamanan pribadi. Hasil persepsi juga dapat dipengaruhi oleh sejumlah faktor seperti tingkat pendidikan, preferensi pribadi, ketersediaan rute dan stasiun, serta efektivitas kampanye iklan.

Untuk menilai keberhasilan sosialisasi, perlu dilakukan penelitian dan analisis yang mendalam. Data penggunaan KRL, survei kepuasan penumpang, serta penilaian dampak lingkungan dan lalu lintas dapat memberikan wawasan tentang efektivitas peningkatan kesadaran. Sosialisasi yang sukses biasanya akan tercermin dalam peningkatan jumlah penumpang KRL, penurunan penggunaan kendaraan pribadi, serta peningkatan kesadaran masyarakat tentang manfaat menggunakan transportasi umum. Selain itu, indikator lain seperti waktu perjalanan yang lebih efisien dan berkurangnya kemacetan dapat menunjukkan efektivitas sosialisasi.

Adaptasi

Adaptasi merujuk pada penyesuaian suatu organisasi atau kebijakan untuk cocok dengan lingkungan atau masyarakat. Salah satu cara untuk melakukannya adalah melalui KRL

Commuter Line, yang memungkinkan masyarakat beradaptasi dan beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi umum. Kepuasan masyarakat terhadap kualitas layanan informasi yang diberikan oleh aplikasi KRL Access sangat positif. Aplikasi ini menunjukkan kehandalan, responsifitas, jaminan, dan empati dalam menyediakan layanan informasi kepada pengguna. Fitur-fitur baru dalam aplikasi ini, seperti pemberitahuan langsung (live notifications), meningkatkan kemudahan akses ke informasi penting terkait KRL. Selain itu, aplikasi KRL Access juga merupakan bukti konkret kemampuan perusahaan dalam menyediakan jadwal perjalanan yang mudah dimengerti oleh pengguna. (Marginingsih, Susilowati, Widiyanti, 2020).

Departemen Fasilitas KRL sendiri mengalami tingkat kepuasan pengguna terhadap KRL yang "agak puas" dalam hal perbedaan gender, di mana perempuan cenderung kurang puas. Variabel dengan tingkat kepuasan terendah adalah aksesibilitas kereta, pengawasan video di stasiun, ruang di dalam kereta, pengawasan video di dalam pesawat, dan petugas wanita. Terdapat perbedaan yang signifikan antara laki-laki dan perempuan dalam penilaian empat variabel kepuasan: penerangan stasiun, petugas berseragam, video pengawasan stasiun, dan informasi umum. Hasil Analisis Importance Performance (IPA) menunjukkan prioritas utama adalah manajemen jadwal kereta dan CCTV di stasiun. Keberadaan gerbong khusus wanita dianggap berlebihan dan berkaitan dengan keamanan perempuan. (Chrisdiana, Nurlaela, 2020).

Peningkatan penumpang kereta rel listrik di wilayah perkotaan terus meningkat dari tahun ke tahun. Beberapa keunggulan kereta rel listrik mencakup ketepatan waktu yang handal, kenyamanan, dan keamanan perjalanan, membuatnya lebih efektif dan efisien dibandingkan dengan transportasi darat umum. KRL Commuter Line memiliki potensi untuk membantu mengurangi kemacetan lalu lintas di Jakarta. Dengan kapasitas besar, KRL dapat mengurangi jumlah kendaraan pribadi di jalan dan dengan demikian mengurangi kemacetan lalu lintas. Selain itu, KRL menggunakan ruang secara efektif dan memiliki jalur tersendiri, menjadikannya mode transportasi yang lebih nyaman dibandingkan dengan kendaraan pribadi. Namun, untuk memaksimalkan potensinya, perlu memperhatikan infrastruktur yang memadai, manajemen yang efektif, dan promosi penggunaan KRL sebagai alternatif kendaraan pribadi. Dengan dukungan yang tepat, KRL Commuter Line bisa menjadi solusi untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di Jakarta.

SIMPULAN

Dalam mengambil kesimpulan dari penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa penelitian ini berfokus pada tiga aspek teoritis. Efektivitas penelitian diukur melalui tiga aspek utama,

yaitu pencapaian tujuan, integrasi, dan adaptasi. KRL Commuter Line berhasil mencapai tujuannya yang dianggap merupakan salah satu transportasi umum yang dapat mengurangi kemacetan lalu lintas meskipun masih kurangnya kesadaran masyarakat terhadap transportasi umum. Selama beberapa tahun terakhir, terjadi peningkatan penggunaan angkutan umum, terutama trem (KRL), yang menunjukkan tanda-tanda efektivitas dalam mengurangi kemacetan lalu lintas. Sosialisasi KRL juga berkontribusi pada peningkatan jumlah wisatawan dan penumpang, serta mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, yang merupakan indikator positif efektivitas sarana transportasi umum ini. Dengan infrastruktur yang memadai dan dukungan dari pemerintah serta masyarakat yang tepat, KRL Commuter Line memiliki potensi menjadi solusi yang lebih efektif dalam mengatasi masalah kemacetan di Jakarta. Kajian ini memberikan pemahaman tentang peran penting angkutan umum dalam menyelesaikan masalah kemacetan lalu lintas di kota-kota besar seperti Jakarta, dengan harapan dapat memberikan manfaat ekonomi dan lingkungan yang lebih baik bagi masyarakat Jakarta di masa depan.

DAFTAR PUSTAKA

- Steers, R. M. (2020). *Efektivitas Organisasi*. Jakarta: Erlangga.
- Sugiyono (2018). *Metode Penelitian Bisnis: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: CV Alfabeta
- Chrisdiana, T., Nurlaela, S. (2020). Evaluasi Kualitas Pelayanan Commuter Line Berdasarkan Perspektif Gender. *Perencanaan, D., Teknologi, I., & Nopember, S.* 9(2).
- Haryono, D. Darunanto, dan E. Wahyuni (2018). Persepsi Masyarakat Tentang Kemacetan Lalu Lintas di Jakarta Perception Of Society Towards Traffic Jam in Jakarta. *Jurnal Manajemen Transp. Logistik, vol. 05, no. 03*, hal. 277–285.
- Maghfiroh, N.P. (2020). Manajemen Layanan Transportasi Bus Sekolah di Kota Surabaya. *Jurnal Dinamika Manajemen Pendidikan, vol.5, no. 1*, hh. 44.
- R. Marginingsih, I. H. Susilowati, and W. Widiyanti. (2020). Analisis Tingkat Kepuasan Masyarakat Melalui Pelayanan Informasi Pada Aplikasi KRL Access. *J. Ecodemica J. Ekon. Manajemen, dan Bisnis, vol. 4, no. 2*, pp. 185–199.
- Sahara, S, Ladesi, V. K., Hadi, W., & Verawati, K. (2021). Ramp check examination evaluation of public transport business. IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, 1098(2), 022069.
- Sari, M., Saidah, D., & Wahyuni, E. (2018). Dampak kemacetan di Jalan Tol Brebes Timur. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik, 05(01)*, 1–6.
- Pamudi. (2018). *Penerapan Sistem Dinamik Dalam Sistem Transportasi Cerdas Untuk Mengurangi Kemacetan, Polusi Dan Meningkatkan Keselamatan Berlalu Lintas (Study Kasus Dinas Perhubungan Kota Surabaya)*. Tesis. Program Magister. Institut Teknologi Sepuluh Nopember. Surabaya.

- Suprpto, F. N. (2021). *Efektivitas Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam Melaksanakan Program MRT (Mass Rapid Transit) untuk Mengatasi Kemacetan di Kota Jakarta*. Skripsi. UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, Kota Jakarta
- BPS. 2020. Indonesia dalam angka 2020. Badan Pusat Statistik. Jakarta.
- Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 54 Tahun 2013 tentang Rencana Umum Jaringan Angkutan Massal pada Kawasan Perkotaan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Jabodetabek).
- Transportasi, S. S. (2020a). Statistik Transportasi Darat 2019. BPS RI.
- Transportasi, S. S. (2020b). Statistik Transportasi Darat 2019. BPS RI
- Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Dihni, V. A. (2022) Kemacetan Jakarta Terus Berkurang dalam 5 Tahun Terakhir Dilihat dari: [Indeks TomTom: Kemacetan Jakarta Terus Berkurang dalam 5 Tahun Terakhir \(katadata.co.id\)](https://katadata.co.id) (diakses pada 26/10/23)
- Firdaus, Reyhan. 2019. Waduh, Penyebab Kemacetan di Jakarta Akibat Ini, Begini Idealnya. Dilihat dari: <https://www.motorplus-online.com/amp/251875585/waduh-penyebab-kemacetan-di-jakarta-akibat-ini-begini-idealnya> (diakses pada 26/10/2023)
- Purbolaksono, Afriyanto. 2019. Bank Dunia: Kerugian Akibat Macet Jakarta Capai Rp36 Triliun Setahun. Dilihat dari: www.theindonesianinstitute.com (diakses pada 26 Oktober 2023).
- Purnama, Amalia. (2022) Integrasi dan Kolaborasi untuk Tangani Kemacetan di Jakarta [Integrasi dan Kolaborasi untuk Tangani Kemacetan di Jakarta - Kilasdaerah.kompas.com](https://kilasdaerah.kompas.com) (diakses pada 26/10/23)
- Jayani, Dwi H. 2020. DKI Jakarta, Kota Termacet 10 Dunia. Dilihat dari: <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2020/02/20/dki-jakarta-kota-termacet-10-dunia> (diakses pada 26 Oktober 2023)