

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Umum

Dengan meredupnya sektor pertanian konvensional apalagi dimata generasi muda, perkotaan selalu menawarkan banyak kesempatan, baik di sektor formal maupun informal dan hal ini ditunjang oleh tidak meratanya pertumbuhan wilayah di daerah pedalaman dibandingkan daerah perkotaan (M. Agil Akbar, 2009).

Seperti di negara yang sedang berkembang lainnya, berbagai kota besar di Indonesia menunjukkan pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi sehingga kebutuhan hidup penduduk pun meningkat yang menyebabkan semakin tinggi pola pergerakan penduduknya. Hal ini akan menjadi tantangan bagi negara ini terutama di sektor pelayanan transportasi perkotaan. Layanan moda transportasi yang dibutuhkan adalah transportasi massal yang efektif dan efisien.

Untuk itu Pemerintah perlu menyediakan suatu layanan transportasi massal untuk mengatasi pola pergerakan penduduk dari/ke kota. Transportasi massal merupakan jasa angkutan perkotaan yang diperuntukkan bagi semua orang, yang didasarkan pada rute yang ditetapkan, di stasiun tertentu atau, dan sesuai jadwal yang ditetapkan.

Transportasi ini dirancang untuk memberikan kecepatan yang lebih tinggi oleh karena itu waktu perjalanan relatif lebih cepat jika dibandingkan menggunakan kendaraan pribadi. (Rae Zimmerman, 2005).

Tetapi Pemerintah tidak cukup hanya menyediakan suatu moda transportasi semata-mata hanya untuk mengurangi volume penggunaan kendaraan pribadi saja tanpa memperhatikan aspek-aspek pelayanan bagi penumpangnya. Masyarakat dapat menilai keseriusan Pemerintah dalam memberikan suatu layanan transportasi yang memadai bagi kelangsungan aktifitas mereka dalam memenuhi kebutuhan hidupnya.

Peningkatan pelayanan selalu menjadi hal yang dituntut oleh pengguna layanan transportasi. Jika perusahaan penyedia layanan transportasi dapat meningkatkan layanannya, maka permintaan akan jasa transportasi dapat meningkat.

2.2. Sejarah Perkeretaapian di Indonesia

Sejarah perkeretaapian di Indonesia sudah ada sejak pendudukan Pemerintah Hindia Belanda. Pembangunan jalan kereta api di Indonesia pertama kali dilakukan oleh Pemerintah Hindia Belanda pada tanggal 17 Juni 1864 di Desa Kemijen. Pada tanggal 28 September 1945 dibentuk "Djawatan Kereta Api Republik Indonesia" (DKARI) sekaligus ditetapkan sebagai Hari Kereta Api di Indonesia.

Kemudian pemerintah mengeluarkan UU No. 9 Tahun 1969 tanggal 1 Agustus 1969, yang menetapkan jenis BUMN menjadi tiga: Perseroan, Perusahaan Umum dan Perusahaan Jawatan. Sejalan dengan UU dimaksud, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 1971 tanggal 15 September

1971, bentuk perusahaan PNKA mengalami perubahan menjadi "Perusahaan Jawatan Kereta Api" (PJKA).

Selanjutnya, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1990, pada tanggal 2 Januari 1991, PJKA mengalami perubahan menjadi Perusahaan Umum Kereta Api disingkat Perumka. Sejalan dengan perubahan status ini, kinerja perkeretaapian di Indonesia kian membaik.

Pemerintah menetapkan pengalihan bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998, tanggal 3 Februari 1998 (www.Dardela.com).

2.2.1. Kereta

Walaupun kereta yang beroperasi di Indonesia belum secanggih kereta-kereta yang beroperasi di negara-negara maju tetapi sebagian sudah masyarakat menggunakan pelayanan kereta untuk menunjang kegiatannya dalam memenuhi kebutuhan hidupnya. Standar normatif yang dipakai sebagai acuan dalam desain kereta penumpang saat ini adalah Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 29 tahun 1990 tanggal 23 April 1990 yang secara garis besar hanya memuat standarisasi bagian – bagian utama kereta api penumpang secara umum (PUSTRAL UGM, 2004), yaitu :

1. Ukuran utama kereta
2. Bahan bakar
3. Pintu
4. Jendela

5. Interior dan eksterior :
 - a. lantai
 - b. isolasi
 - c. panel dinding dan atap
 - d. penghubung ujung antar kereta
 - e. fasilitas keselamatan (rem, pemadam kebakaran)
 - f. fasilitas lain – lain (meja, rak, bagasi, tempat sampah, tempat abu rokok, dan lain - lain)
 - g. pengecatan.
6. Kursi
7. Kamar kecil
8. Alat perangkai
9. Perangkat bogie
10. Perangkat roda
11. Sistem pengereman
12. Pembangkit daya
13. Sistem penerangan
14. Sistem pengaturan udara
15. Fasilitas –fasilitas lain.

Dalam standar ini tidak ada perbedaan untuk jenis – jenis kereta api yang mempunyai klasifikasi berbeda, misal untuk kereta api perkotaan kelas ekonomi, kelas bisnis atau kelas eksekutif.

2.2.2. Pengertian komuter

Komuter berarti seseorang yang bepergian ke suatu kota untuk bekerja ataupun melakukan aktivitas untuk memenuhi kebutuhan hidupnya dan kembali ke kota tempat tinggalnya setiap hari, biasanya dari tempat tinggal yang cukup jauh dari tempat bekerjanya.

Kota Yogyakarta yang aktivitas perekonomiannya dapat dibilang lebih tinggi dibandingkan kota-kota sekitarnya seperti Kutoarjo mengakibatkan pola pergerakan komuter yang tinggi setiap harinya dari/ke Yogyakarta.

2.3. Fasilitas Penunjang Kereta Api

Fasilitas penunjang kereta api adalah segala sesuatu yang melengkapi penyelenggaraan angkutan kereta api yang dapat memberikan kemudahan, kenyamanan, dan keselamatan bagi pengguna jasa kereta api (Bab I pasal 1 ayat 11, UU Perkeretaapian No. 23 Tahun 2007). Fasilitas tersebut semata-mata ditujukan untuk memenuhi harapan penumpang agar dapat melakukan berbagai aktifitas secara nyaman dalam melakukan perjalanan dengan kereta api.

Untuk menampung keluhan, pertanyaan ataupun saran dari penumpang selama perjalanan, tersedia *Manager On Duty* yang siap melayani, yang mana nama, foto dan nomor ponselnya terpampang di setiap kereta.

2.4. Peran Pelayanan Kereta Api Perkotaan

Terdapat beberapa peran angkutan kereta api di perkotaan (PUSTRAL UGM, 2004), di antaranya :

1. Kereta api perkotaan berperan – meskipun masih sangat terbatas – dalam mendukung aktivitas/mobilitas penduduk wilayah (perkotaan) yang sangat padat, yang umumnya memerlukan sistem transportasi massal agar efisiensi mobilitas angkutan perkotaan dapat dicapai
2. Permasalahan di kereta api perkotaan beda dengan kereta api antar kota yaitu tingginya mobilitas penumpang yang bersifat komuter, makin kompleksnya permasalahan persimpangan sebidang.

Peningkatan peranan kereta api perkotaan perlu diperhatikan mengingat moda transportasi ini merupakan moda yang dinilai efektif dan efisien sebagai alat transportasi massal.

2.5. Standar Pelayanan

Pelayanan dimaksudkan untuk memberikan kepercayaan kepada masyarakat terhadap perusahaan agar citra perusahaan dapat terjaga.

Perusahaan penyedia layanan kereta api juga harus mempunyai standar pelayanan bagi penumpangnya, karena pelayanan yang dirasakan oleh penumpang dapat berimbas pada peningkatan citra dan mutu transportasi perkeretaapian.

Dalam PUSTRAL UGM, 2004, Pemerintah juga mengusahakan peningkatan pelayanan penumpang kereta yang tercantum dalam surat perjanjian No. KA 005 / 1 / 15 / DRJD / 2004 tanggal 24 Juni 2004 antara Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan PT. Kereta Api, yang menyebutkan :

1. Laik operasi.

2. Jadwal tetap dan teratur, toleransi keterlambatan maksimal 25% dari waktu tempuh kecuali keadaan memaksa.
3. Kapasitas tersedia maksimal 106 tempat duduk per kereta untuk jarak menengah dan jauh, 6 penumpang berdiri/m² untuk jarak dekat.
4. Dioperasikan dengan maksimal 150% dari kapasitas tempat duduk yang tersedia.
5. Kecepatan rata – rata minimal 40 km/jam untuk kereta api jarak menengah dan jauh, 30 km/jam untuk kereta api jarak dekat.
6. Berhenti pada stasiun – stasiun, sebagai simpul yang membutuhkan pelayanan angkutan kereta api penumpang.
7. Fasilitas pelayanan yang harus dilengkapi dan berfungsi baik sekurang-kurangnya sebagai berikut :
 - a. Pintu masuk/keluar dan pintu penghubung
 - b. Jendela
 - c. Lampu penerangan
 - d. Ventilasi
 - e. Rak bagasi
 - f. Tempat duduk
 - g. Fasilitas pemadam kebakaran
 - h. Fasilitas lain yang menunjang.