

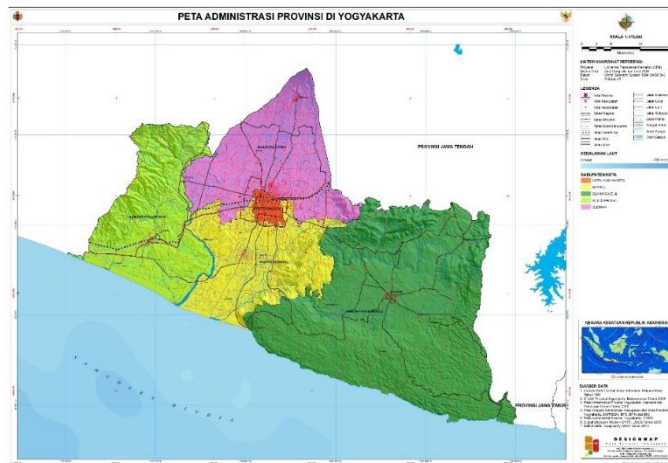
BAB IV

GAMBARAN UMUM

A. Gambaran Umum Objek Penelitian

1. Provinsi D.I. Yogyakarta

Yogyakarta lebih dikenal dengan nama Daerah Istimewa Yogyakarta atau disingkat DIY sebuah provinsi yang terletak dibagian Selatan Pulau Jawa berbatasan langsung dengan Jawa Tengah dan Jawa Timur. Kota Yogyakarta terletak ditengah-tengah Provinsi DIY, dengan batas-batas wilayah sebelah Utara adalah Kabupaten Sleman, sebelah Timur adalah Kabupaten Bantul & Sleman, sebelah Selatan adalah Kabupaten Bantul dan sebelah Barat adalah Kabupaten Bantul & Sleman.



Sumber : Peta Tematik Indonesia

Gambar 4. 1
Peta Administrasi Provinsi Daerah Istimewa
Yogyakarta

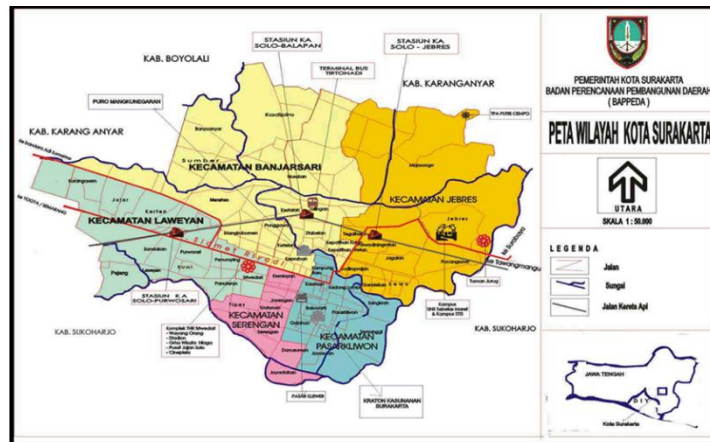
Kota Yogyakarta terletak antara 110°24'19" Bujur Timur dan antara 0715°'24" – 0749°'26" Lintang Selatan, dengan luas sekitar 32,5 Km² atau 1,02 % dari luas wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta. Jarak terjauh

dari Utara ke Selatan kurang lebih 7,5 Km dari Barat ke timur kurang lebih 5,6 Km. Dengan luas 3.250 hektar tersebut terbagi menjadi 14 Kecamatan, 45 Kelurahan, 617 RW, dan 2.531 RT, serta dihuni oleh 489.000 jiwa (data per Desember 1999) dengan kepadatan rata-rata 15.000 jiwa/Km².

2. Kota Surakarta

Kota Surakarta atau yang lebih dikenal dengan kota Solo secara umum merupakan dataran rendah dan berada antara pertemuan sungai – sungai Pepe, Jenes, dengan Bengawan Solo. Wilayah Surakarta berbatasan langsung dengan daerah-daerah seperti Kab. Karanganyar dan Kab. Boyolali di sebelah Utara, Kab. Sukoharjo di sebelah Selatan, Kab. Karanganyar dan Kab. Sukoharjo di sebelah Barat, serta Kab. Sukoharjo dan Kab. Karanganyar di sebelah Timur. Luas Wilayah Kota Surakarta mencapai 44,06 km² dengan ketinggian \pm 92 m di atas permukaan laut. Kota Surakarta terletak antara 110° 45' 15' sampai 110° 45' 35' BT serta antara 7° 36' dan 7° 56' LS. Surakarta merupakan kota yang strategis di Jawa Tengah yang menunjang kota kota lainnya.

Secara administratif Kota Surakarta terdiri dari 5 Kecamatan, yaitu Kecamatan Laweyan, Kecamatan Serengen, Kecamatan Banjarsari, Kecamatan Jebres, dan Kecamatan Pasar Kliwon, yang terdiri dari 51 kelurahan yang mencakup 592 RW, 2.645 RT dan 129.380 KK. Sebagian lahan di kota Surakarta lebih dari 60% dipakai sebagai lahan permukiman dan 20% dari luas lahan yang ada digunakan untuk kegiatan ekonomi. Peta administrasi dapat dilihat di bawah ini.



Sumber : Departemen Pekerjaan Umum

Gambar 4. 2
Peta Administrasi Kota Surakarta

3. Stasiun Yogyakarta

Stasiun Kereta Api Tugu Yogyakarta terletak di Jalan Pangeran Mangkubumi Nomor 1, Kelurahan Sosromenduran, Kecamatan Gedongtengen, Kota Yogyakarta. Stasiun tersebut dibangun diatas lahan seluas 96.112 m², dengan luas bangunan secara keseluruhan yaitu 74.128 m². Bangunan seluas tersebut terdiri dari beberapa gedung, salah satunya adalah bangunan induk Stasiun Tugu Yogyakarta yang memiliki luas bangunan 992,2 m². Keberadaan Stasiun Tugu Yogyakarta berkaitan erat dengan pembangunan kereta api di wilayah Vorstenlanden yang digawangi oleh perusahaan swasta Nederland Indische Spoorweg Maatschappij (NISM). Meski demikian, Stasiun Tugu dibangun oleh perusahaan kereta api milik pemerintah yaitu Staatspoorwegen (SS). Beroperasi mulai 10 Agustus 1867 dengan hubungan jalur kota Semarang dan Tanggung, Surakarta.

Dalam perkembangannya, jalur baru ini diteruskan sepanjang 166 kilometer ke Kota Jogja dan Stasiun Lempuyangan Yogyakarta menjadi stasiun pertama yang dibangun dan beroperasi pada tanggal 2 Maret 1872 untuk jalur Semarang-Jogja. Stasiun Tugu pertama kali dioperasikan untuk umum tanggal 12 Mei 1887 yang melayani jalur Yogyakarta-Cilacap. Jalur Surakarta-Jogja mulai dibangun pada tahun 1899 dan kereta penumpang pertama berjalan pada tanggal 1 Februari 1905.

4. Stasiun Solo Balapan

Stasiun Solo Balapan (SLO) atau yang populer dengan nama Stasiun Balapan adalah stasiun kereta api kelas besar tipe A yang terletak di wilayah Kelurahan Kestalan dan Gilingan, Banjarsari, Surakarta. Stasiun yang terletak pada ketinggian +93 meter ini termasuk dalam Daerah Operasi VI Yogyakarta.

Nama "Balapan" diambil dari nama kampung yang terletak di sebelah utara kompleks stasiun. Stasiun ini terletak di jalur kereta api yang menghubungkan Kota Bandung, Jakarta, Surabaya, dan Semarang. Stasiun ini merupakan stasiun kereta api terbesar di Surakarta dan Jawa Tengah bagian selatan. Stasiun ini melayani KA kelas eksekutif, bisnis, sebagian kecil kelas ekonomi, dan lokal/komuter. Sementara itu, KA dari arah timur yang menuju ke jalur utara (Semarang) maupun sebaliknya dilayani di Stasiun Solo Jebres, sedangkan KA kelas ekonomi jalur selatan (Yogyakarta, Bandung, Purwokerto, dan Jakarta) dan lokal/komuter (Yogyakarta dan Kutoarjo) dilayani di Stasiun Purwosari.

Lahan yang sekarang menjadi Stasiun Balapan dulunya merupakan Alun-Alun Utara milik Keraton Mangkunegaran. Di dalam alun-alun itu terdapat lapangan pacuan kuda Balapan, yang berdiri sekitar tahun 1890, pada masa Mangkunegoro VII.

5. Kereta Api

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) kereta api adalah kereta yang terdiri dari rangkaian gerbong dan di tarik dengan lokomotif, di jalankan dengan tenaga listrik atau uap (atau listrik), berjalan di atas rentangan baja atau rel. Lokomotif sendiri memiliki pengertian menarik atau menggerakkan rangkaian gerbong (KBBI). Di Indonesia sistem perkereta-apiannya menggunakan tiga jenis rangkaian lokomotif yaitu lokomotif diesel yang di jalankan oleh diesel, lokomotif uap yang berasal dari pembakaran air di ketel, dan lokomotif listrik yang di jalankan oleh tenaga listrik. Berbagai penggunaan jenis kereta api ini membuat sektor swasta dan pemerintah terus meningkatkan investasi pada bidang transportasi ini, begitu pula dengan masyarakat yang ingin bebas dari kemacetan bisa menggunakan kereta api sebagai alternatif. Dalam upaya meningkatkan jasa layanan perkereta-apian di Indonesia, pemerintah menempuh kebijakan sebagai berikut:

- a. Mengarahkan pengembangan perkereta-apian dengan berteknologi tinggi sebagai sarana untuk mengurangi kemacetan dan angkutan jarak jauh.
- b. Mengembangkan kapasitas jaringan KA secara bertahap menuju rel ganda dan mengaktifkan fungsi lintas yang potensial.

- c. Meningkatkan kualitas kenyamanan dan memberikan pelayanan karcis dengan menggunakan mesin dan terus memperbaiki fasilitas baik itu di dalam maupun di luar kereta api dan stasiun.
- d. Meningkatkan kualitas tepat guna dan terus memperbaiki pelayanan kepada konsumen.

Kereta api adalah sarana transportasi berupa kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang bergerak di rel. Kereta api umumnya terdiri dari lokomotif yang dikemudikan oleh tenaga manusia yang disebut masinis dengan bantuan mesin dan rangkaian kereta atau gerbong sebagai tempat pengangkutan barang dan atau penumpang. Rangkaian kereta atau gerbong tersebut berukuran relatif luas sehingga mampu memuat penumpang atau barang dalam skala yang besar. Karena sifatnya sebagai angkutan massal efektif, beberapa negara berusaha memanfaatkannya secara maksimal sebagai alat transportasi utama angkutan darat baik di dalam kota, antarkota, maupun antarnegara.

Kereta api ditemukan pada sekitar tahun 1800 dan mengalami perkembangan sampai tahun 1860 (Abbas, 2000). Pada mulanya dikenal kereta kuda yang hanya terdiri dari satu kereta (rangkaiannya). Kemudian dibuatlah kereta kuda yang menarik lebih dari satu rangkaian serta berjalan di jalur tertentu yang terbuat dari besi (rel). Kereta jenis ini yang kemudian dinamakan sepur atau yang lebih dikenal dengan kereta api. Terdapat beberapa jenis kereta api. Jenis pertama adalah jenis kereta api menurut

tenaga penggerak. Terdapat beberapa jenis kereta api menurut tenaga penggeraknya antara lain:

a. Kereta Api Uap

Kereta api uap adalah kereta api yang digerakkan dengan uap air yang dihasilkan dari ketel uap yang dipanaskan dengan kayu bakar, batu bara ataupun minyak bakar, oleh karena itu kendaraan ini dikatakan sebagai kereta api.

b. Kereta Api Diesel

Kereta api diesel adalah jenis kereta api yang digerakkan dengan mesin diesel dan umumnya menggunakan bahan bakar mesin dari solar. Ada dua jenis utama kereta api diesel ini yaitu kereta api diesel hidrolis dan kereta api diesel elektrik.

c. Kereta Api Rel Listrik

Kereta Rel Listrik, disingkat KRL, merupakan kereta rel yang bergerak dengan sistem propulsi motor listrik. Di Indonesia, kereta rel listrik terutama ditemukan di kawasan Jabotabek, dan merupakan kereta yang melayani para komuter. Jenis kedua adalah kereta api dilihat dari segi rel-nya. Jenis-jenis tersebut antara lain:

1) Kereta Api Konvensional

Kereta api rel konvensional adalah kereta api yang biasa dijumpai. Kereta jenis ini menggunakan rel yang terdiri dari dua batang baja yang diletakan di bantalan. Di daerah tertentu yang memiliki tingkat ketinggian curam, digunakan rel bergerigi yang

diletakkan di tengah tengah rel tersebut serta menggunakan lokomotif khusus yang memiliki roda gigi.

2) Kereta Api Monorel

Kereta api monorel (kereta api rel tunggal) adalah kereta api yang jalurnya tidak seperti jalur kereta yang biasa dijumpai. Rel kereta ini hanya terdiri dari satu batang besi. Letak kereta api didesain menggantung pada rel atau di atas rel. Karena efisien, biasanya digunakan sebagai alat transportasi kota khususnya di kota-kota metropolitan dunia dan dirancang mirip seperti jalan layang.

Perkeretaapian termasuk salah satu industri pelayanan transportasi tertua di Indonesia. Pembangunan industri kereta api dimaksudkan untuk menopang kegiatan ekonomi masyarakat Indonesia. Hingga saat ini, perkeretaapian Indonesia dikelola oleh PT Kereta Api (PT KA). Penumpang kereta api mencapai 180 juta penumpang per tahun, 92% diantaranya adalah penumpang non-komersial atau kereta api kelas ekonomi. Jaringan perkeretaapian Indonesia mengelola rel sepanjang 4246 kilometer, baik untuk jaringan angkutan penumpang maupun angkutan barang. Keunggulan kereta api diantaranya adalah

- a. Perkeretaapian termasuk jenis transportasi yang hemat energi dan ramah lingkungan, harganya terjangkau atau murah, dan bisa beroperasi baik itu jarak dekat atau jauh.

- b. Dampak dari kereta api yaitu tidak berpolusi sehingga tidak membahayakan untuk masa mendatang.
- c. Jika di lihat dari segi operasional, sistem perkereta apian memiliki keunggulan yang lebih baik di banding transportasi lainnya karena memiliki jalur sendiri sehingga dari segi keselamatan juga lebih aman.
- d. Operasional tidak di pengaruhi oleh Cuaca yang buruk.

Kereta rel diesel elektrik (KRDE) merupakan suatu bentuk kereta rel yang memadukan mesin diesel dengan teknologi yang dipakai pada kereta rel listrik. Pada KRDE, mesin diesel dipakai sebagai pembangkit tenaga listrik. Energi listrik yang dihasilkan diolah lagi pada VVVF (*variable voltage variable frequency*) inverter, yaitu suatu rangkaian yang dapat mengubah frekuensi dan tegangan listrik, yang digunakan sebagai kontrol motor induksi. Selanjutnya, tegangan listrik keluaran yang dihasilkan dialirkan ke motor traksi yang ada pada roda. Satu motor hanya menggerakkan satu roda, sehingga dalam setiap gerbongnya ada empat motor traksi. Jumlah motor yang ada pada satu set KRDE tergantung dari besarnya daya listrik yang dihasilkan generator. Keuntungan dari sistem ini antara lain mesin diesel yang terpusat, getaran yang dihasilkan cukup kecil, tidak begitu bising, dan percepatan lebih besar ($3,7 \text{ m/s}^2$).

Di Indonesia, KRDE merupakan modifikasi dari kereta rel listrik diproduksi oleh PT Inka di Kota Madiun. Rangkaian KRDE terdiri atas lima unit gerbong yang terdiri dari satu unit gerbong bermesin dan berkabin masinis, satu unit kereta ko-trailer, dua unit kereta trailer (tanpa

mesin), dan satu unit trailer ujung yang berkabin masinis. Pada kondisi normal satu set KRDE dapat mengangkut total penumpang duduk dan berdiri sebanyak 920 orang. KRDE ini diberi kode KDE-3, yang berarti KRDE kelas ekonomi (no. baru: K3 2 xx xx). KRDE yang ada di Indonesia:

a. KRDE Prameks

KRDE Prameks merupakan prototipe pertama dari PT Inka Madiun diuji coba pada 1 Maret 2006 untuk dioperasikan pada lintasan Yogyakarta-Surakarta pada tanggal 13 Maret 2006. Rangkaian KRDE Prameks ini adalah yang pertama kali dioperasikan KRDE di Indonesia, merupakan hasil modifikasi dari Kereta Rel Listrik (KRL) BN-Holec.

Kereta api Prambanan Ekspres (Prameks) merupakan nama bagi layanan transportasi kereta api (KA) yang menghubungkan Kutoarjo, Yogyakarta, dan Solo Balapan (pernah diperpanjang hingga Stasiun Palur dan Prembun). Kereta ini beroperasi dalam bentuk komuter ekonomi dan dikelola oleh PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi VI Yogyakarta. Dari tahun ke tahun, jumlah penumpang KA Prameks semakin meningkat. Saat ini rata-rata penumpang sekitar 3.500 orang/hari dan pada hari Minggu atau liburan mencapai 5.000 penumpang. KA ini berhenti di Stasiun Kutoarjo, Stasiun Jenar, Stasiun Wates, Stasiun Yogyakarta, Stasiun Lempuyangan, Stasiun Maguwo (Berseberangan dengan Bandara Adisucipto), Stasiun Klaten, Stasiun Purwosari, dan Stasiun Solo Balapan.

b. KRDE Baraya Geulis dan Rencang

Pada 22 April 2009 KRDE Baraya Geulis dan Rencang Geulis telah diresmikan yang melayani jalur Padalarang-Bandung - Cicalengka. Dengan adanya KRDE Baraya Geulis dan Rencang Geulis diharapkan dapat meningkatkan pelayanan kepada para penumpang jasa layanan kereta api. Pengoperasiannya menggunakan satu unit KRDE (Kereta Rel Diesel Elektrik) buatan PT Inka yang sama dengan rangkaian Prameks dan terdiri dari lima kereta berkapasitas 1.250 penumpang. Rangkaian lain yang digunakan untuk rute ini adalah Rencang Geulis serta KRD Patas. Kereta ini menyinggahi beberapa stasiun, yakni Padalarang, Gadobangkong (Tidak Setiap rangkaian), Cimahi, Cimindi (Tidak setiap rangkaian), Bandung, Kiaracandong (Tidak setiap rangkaian), Cimekar (Tidak setiap rangkaian), Rancaekek, dan Cicalengka. Setiap hari Baraya Geulis ditargetkan bisa mengangkut 6.000 penumpang di jalur itu. Namun sekarang KA ini sudah tak beroperasi lagi, dan digantikan oleh KRD Bandung Raya. Nama baraya dalam bahasa Sunda berarti 'saudara', sementara geulis berarti 'cantik'; namun, ada yang mengatakan baraya adalah singkatan dari "Bandung Raya".

c. KRDE Arek Surokerto

KRDE Arek Surokerto resmi dioperasikan pada oleh PT Kereta Api Indonesia Daop VIII Surabaya pada tanggal 29 Agustus 2009 untuk melayani lintas Surabaya – Gubeng - Mojokerto. KRDE

ini terdiri dari 2 set (sepuluh unit) merupakan hasil modifikasi dari KRL ABB-Hyundai menjadi KRDE, dengan lingkup pengerjaan meliputi penggantian komponen utama, perbaikan *carbody existing* dan penambahan 1 unit kereta (bodi) baru pada setiap set KRDE. Perubahan mendasar adalah pada sumber daya utama yang semula berasal dari listrik aliran atas menjadi 2 unit diesel generator set aplikasi traksi kereta api dengan kapasitas masing-masing 559 kW dipasang pada *trailer engine cabin*.

Nama kereta ini merupakan akronim dari "Angkutan Rakyat Ekonomi Kecil Surabaya – Mojokerto". Kereta komuter ini menggunakan rangkaian Kereta Rel Diesel Elektrik yang mulai diresmikan penggunaannya pada hari Sabtu, 29 Agustus 2009, oleh Menteri Perhubungan, Jusman Syafii Djamal. Tarif resmi tiket Arek Surokerto adalah Rp 3.500,00, namun selama masa promosi, sampai dengan tanggal 31 Agustus 2009 masyarakat dapat menggunakan layanan KA ini secara gratis, dan mulai 1 September 2009 hingga sebelum Lebaran 2009, tarif promosinya sebesar Rp 3.000,00.

Angkutan massal ini lahir dari semakin meningkatnya kebutuhan moda transportasi bagi kaum komuter dari Mojokerto dan sekitarnya yang akan bekerja di Kota Surabaya. Namun, untuk saat ini KA Arek Surokerto tidak beroperasi karena armada KRDE mengalami gangguan. Sementara itu armada KRDE yang satunya dipakai Komuter Delta Ekspres. Belum dipastikan kapan armada ini akan

beroperasi kembali meningat armada KRDE yang rusak di dipo Sidotopo sedang diperbaiki.

d. KRDE Sriwedari

KRDE Sriwedari AC dioperasikan pada tanggal 5 November 2012 untuk membantu tugas Prameks. Kereta ini diresmikan untuk menutupi kekosongan jadwal Prameks yang rute perjalanannya saat ini dipangkas menjadi enam kali pergi pulang dari sedianya 13 perjalanan. Sebelum itu kereta ini adalah KRL Ekonomi BN-Holec yang dimodifikasi di pabrik PT Inka di Madiun. Kereta api Sriwedari berhenti di stasiun Yogyakarta Tugu, Yogyakarta Lempuyangan, Maguwo, Klaten, Solo Purwosari, dan Solo Balapan. Saat ini, kereta api Sriwedari sudah berhenti operasi dan diganti namanya sebagai Prambanan Ekspres II. Rangkaian ini diasistensi untuk kereta api Prameks.

e. KRDE Bandara

KRDE Bandara yang pertama beroperasi di Indonesia KRDE ARS Kualanamu produksi Woorjin (Korea Selatan). Lalu terdapat KRDE generasi terbaru produksi INKA diproduksi perdana pada tahun 2018 dengan kelas eksekutif khusus angkutan Bandar Udara Internasional Minangkabau dan Bandar Udara Internasional Adi Sumarmo. Terdapat 3 set KRDE Bandara yang diproduksi oleh PT Inka.

Kereta api *Airport Railink Services* Kualanamu (disingkat ARS Kualanamu) adalah layanan kereta api yang dioperasikan oleh Railink dengan rute Medan – Bandar Udara Internasional Kualanamu di Sumatra Utara, Indonesia. Kereta api bandara ARS Kualanamu mulai beroperasi pada tanggal 25 Juli 2013 bersamaan dengan beroperasinya Bandar Udara Internasional Kualanamu. Railink merupakan perusahaan patungan antara Kereta Api Indonesia dan Angkasa Pura II (Persero). ARS Kualanamu saat ini memiliki frekuensi 20 kali PP perjalanan dari Stasiun Medan ke Stasiun Bandara Kualanamu, berkapasitas 308 tempat duduk, dengan lama perjalanan 30 menit saat menuju bandara, dan 30-47 menit saat menuju Medan (kereta menuju bandara lebih cepat karena diprioritaskan dalam penggunaan rel tunggal dalam rute ini). Kereta api berangkat dan tiba di peron khusus kereta bandara di Stasiun Medan.

Kereta api ini menggunakan 4 set rangkaian kereta rel diesel elektrik (KRDE) yang dibuat di pabrikan Korea Selatan, Woorin. Pada mulanya layanan ARS ini menggunakan rangkaian KRD eks-KRD Kaligangsa dari Pulau Jawa, namun setelah kedatangan kereta dari Korea Selatan, maka KRD dari Pulau Jawa tersebut dikembalikan dan saat ini digunakan kembali sebagai KA Prambanan Ekspres, sedangkan sebagian yang masih tersisa digunakan sebagai KA Sri Lelawangsa.

Fasilitas yang disediakan dalam kereta api ini adalah fasilitas kenyamanan kereta api eksekutif berupa kereta ber-AC, reclining seat, Wi-Fi, serta layar audio visual. Harga tiket kereta api ini sekali jalan adalah Rp 100.000,00. Proyek kereta api bandara ini merupakan proyek percontohan dan akan dikembangkan di beberapa bandara internasional di Indonesia seperti Jakarta, Surabaya, Yogyakarta, dan Padang.

6. Kereta Api Prambanan Ekspres

Prameks diluncurkan pertama kali pada 20 Mei 1994. Nama Prameks dipilih setelah pernah diusulkan nama lain, yaitu Joglo (Jogja-Solo) Ekspres. Diawal operasinya, Prameks memakai rangkaian kereta api Senja Utama Solo yang sedang istirahat. Rute yang dilayani baru Yogya-Solo pulang-pergi tiga kali sehari. Seiring dengan meningkatnya permintaan, frekuensi perjalanan ditambah. Pada Maret 2000, perjalanan diperpanjang dari Stasiun Solo Balapan ke Stasiun Solo Jebres, lalu diperpanjang lagi sampai Stasiun Palur di Timur Solo.



Jadwal Perjalanan KA Prameks

Yogyakarta-Solo Balapan (PP)

Yogyakarta	05:30	07:12	09:05	09:45	10:45	12:30	14:40	16:05	17:02	20:02
Lempuyangan	05:36	07:18	09:11	10:06	10:51	12:36	14:48	16:11	17:10	20:09
Maguwo	05:47	07:29	09:22	10:17	11:02	12:46	14:59	16:22	17:21	20:20
Brambanan	Ls	07:40	Ls	Ls	Ls	12:57	Ls	Ls	Ls	Ls
Klaten	06:09	07:56	09:44	10:39	11:24	13:12	15:21	16:45	17:44	20:43
Purwosari	06:37	08:25	10:12	11:07	11:53	13:41	15:49	17:13	18:13	21:12
Solobalapan	06:42	08:30	10:17	11:12	11:58	13:46	15:54	17:18	18:18	21:17

Solo Balapan	05:10	07:20	09:10	10:40	12:15	13:05	14:00	16:10	18:00	18:40
Purwosari	05:17	07:27	09:17	10:47	12:22	13:14	14:07	16:18	18:10	18:47
Klaten	05:45	07:55	09:45	11:15	12:50	13:44	14:35	16:46	18:39	19:16
Brambanan	Ls	08:11	Ls	Ls	13:05	Ls	Ls	Ls	Ls	Ls
Maguwo	06:08	08:22	10:08	11:38	13:16	14:06	14:58	17:08	19:02	19:38
Lempuyangan	06:18	08:32	10:18	11:51	13:26	14:16	15:11	17:18	19:16	19:48
Yogyakarta	06:24	08:36	10:22	11:55	13:32	14:20	15:15	17:24	19:20	19:52

*) Keterangan
Ls: Perjalanan KA melintas langsung
●: Keberangkatan awal dari dan tujuan ke Kutoarjo

#Prameks


jogja solo
istimewa the spirit of java

#AyoNaikKereta Contact Center 121/021-121 https://kai.id KAI Access KAI121 @KAI121

Sumber : Asambackpacker01.com

Gambar 4. 3
Jadwal Keberangkatan KA Prameks dari Stasiun Yogyakarta dan Stasiun Solo Balapan (PP) (Update 1 April 2017)



Jadwal Perjalanan KA Prameks

Kutoarjo-Solo Balapan (PP)

Kutoarjo	06:00	08:35	15:50	18:50	Solo Balapan	-	05:10	12:15	16:10
Jenar	06:16	08:51	16:06	19:06	Purwosari	-	05:17	12:22	16:18
Wates	06:39	09:14	16:30	19:29	Klaten	-	05:45	12:50	16:46
Yogyakarta	07:12	09:45	17:02	20:02	Brambanan	-	Ls	13:05	Ls
Lempuyangan	07:18	10:06	17:10	20:09	Maguwo	-	06:08	13:16	17:08
Maguwo	07:29	10:17	17:21	20:20	Lempuyangan	-	06:18	13:26	17:18
Brambanan	07:40	Ls	Ls	Ls	Yogyakarta	04:30	06:24	13:32	17:24
Klaten	07:56	10:39	17:44	20:43	Wates	05:02	06:55	14:02	17:54
Purwosari	08:25	11:07	18:13	21:12	Jenar	05:26	07:18	14:25	18:16
Solobalapan	08:30	11:12	18:18	21:17	Kutoarjo	05:40	07:32	14:39	18:30

*) Keterangan
Ls: Perjalanan KA melintas langsung
●: Keberangkatan awal dari Stasiun Yogyakarta

#Prameks


Kutoarjo jogja solo
istimewa the spirit of java

#AyoNaikKereta Contact Center 121/021-121 https://kai.id KAI Access KAI121 @KAI121

Sumber : Asambackpacker01.com

Gambar 4. 4
Jadwal Keberangkatan KA Prameks dari Stasiun Kutoarjo- Stasiun Solo Balapan (PP) (Update 1 April 2017)

Saat ini Prameks beroperasi sepuluh kali pulang pergi dan dikelola oleh PT Kereta Api Daerah Operasi VI Yogyakarta. Saat pertama kali diluncurkan rangkaian Kereta Api Prambanan Ekspres atau Prameks tidak langsung sukses seperti sekarang. Bahkan pihak PT Kereta Api Daerah Operasi VI Yogyakarta sempat akan menutup operasional kereta api tersebut. Prameks saat ini menjadi kereta rakyat. Data PT Kereta Api Daop VI menunjukkan, sepanjang tahun 2009, Prameks total mengangkut 2.697.564 penumpang, melebihi kapasitas akumulatif 2.108.288 tempat duduk. Dari tahun ke tahun Prameks mengalami peningkatan penumpang yang cukup besar. Setelah jalur rel ganda kereta api Yogya-Kutoarjo selesai dibangun, September 2007, PT Kereta Api Daop VI melakukan uji coba Prameks rute Yogya-Kutoarjo sejauh 83 kilometer. Di akhir pekan, penumpang Prameks lebih padat karena banyak penumpang dari Solo dan Kutoarjo yang bepergian ke Yogyakarta.



Sumber: id.wikipedia.org

Gambar 4.5
Rute Perjalanan Kereta Api Prameks

Sebanyak 22 perjalanan kereta api Prameks per hari dilayani oleh tiga set kereta rel diesel elektrik (KRDE) dan tiga kereta rel diesel (KRD). KRDE yang dipakai adalah kereta rel listrik (KRL) Holec buatan Belanda yang direnovasi dan dimodifikasi oleh PT INKA tahun 1980. Tenaga listrik KRDE ini dihasilkan mesin diesel merek Cummins. Diesel dianggap lebih murah dan praktis ketimbang tenaga listrik yang peranti pendukungnya mesti dibangun di sepanjang rute. Sementara untuk jenis KRD yang dipakai adalah buatan Jepang tahun 1970an, meski mesinnya tetap memakai Cummins. KRD ini hibah dari Pemerintah Jepang. Rangkaian kereta api yang digunakan Prameks memang sudah tua. Banyak cerita tentang kerusakan kereta api menimpa Prameks. Sebulan ini,

misalnya, karena KRD rusak, perjalanan Prameks terpaksa meminjam kereta api Senja Utama dan Fajar Utama secara bergantian. Tak heran KRD dan KRDE bekas ini sering rusak karena total jarak tempuh per hari untuk bolak-balik Solo Yogya bisa menca. Dari tahun ke tahun, jumlah penumpang kereta api Prameks semakin meningkat. Saat ini rata-rata penumpang sekitar 3.500 orang/hari dan pada hari Minggu atau liburan mencapai 5.000 penumpang.

Penumpang kereta api Prameks terbagi dalam beberapa komunitas penumpang kereta api Prameks menjadi enam bagian. Pertama, adalah pelanggan harian atau pelajar yang berprofesi sebagai dosen, dokter, pegawai pemerintah, atau pegawai swasta. Kedua, adalah para mahasiswa S1, S2, S3 yang melaju setiap hari atau terkadang sepekan sekali. Ketiga, adalah pedagang. Keempat, adalah penumpang yang betul-betul baru, mereka mengisi liburan bersama keluarga sekaligus ingin menikmati perjalanan dengan kereta api Prameks. Kelima, adalah turis mancanegara yang sedang dalam perjalanan dari Yogyakarta menuju ke Solo atau sebaliknya. Keenam, adalah rombongan wisata dadakan anak-anak TK dengan tujuan Yogyakarta atau Solo, rombongan wisata siswa pelajar dari luar kota seperti Magelang dan Temanggung.

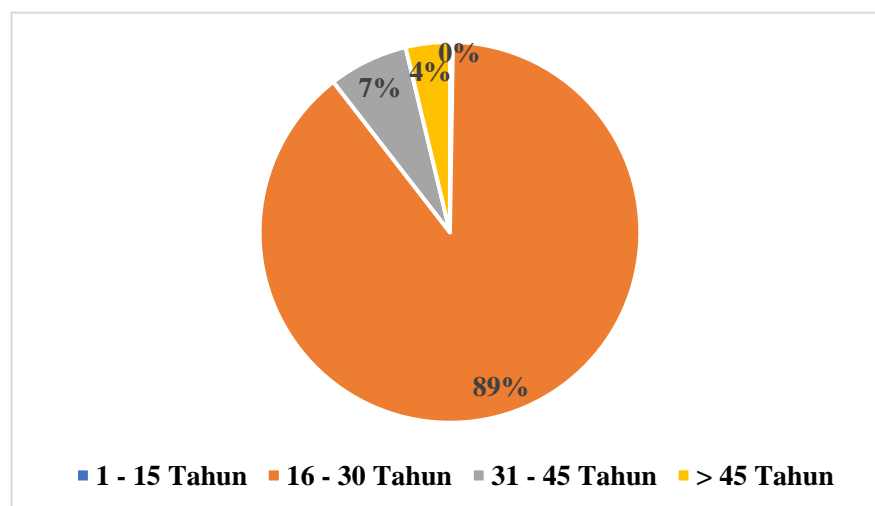
Jika sebelumnya untuk membeli tiket Prameks harus antri di loket stasiun keberangkatan, maka mulai hari Jumat 1 Februari 2019 pembelian tiket Prameks sudah bisa dilakukan melalui aplikasi KAI *Access*. Cara ini lebih efektif dan efisien daripada harus berdesakan antri dan mengurangi

resiko kehabisan tiket duduk. Dengan ini diharapkan dapat memudahkan pelanggan untuk mengetahui ketersediaan tiket dengan begitu perjalanan bisa direncanakan sejak jauh-jauh hari, karena pembelian tiket dapat dilakukan H-7 sebelum keberangkatan. Hal ini juga bertujuan agar menciptakan citra PT KAI yang lebih baik dimata pengguna jasa layanan kereta api.

B. Karakteristik Responden

Penelitian ini dilakukan pada tanggal 20 Mei 2019 sampai dengan 8 Juli 2019. Populasi pada penelitian ini adalah pengguna jasa Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks). Penyebaran kuesioner ini sebanyak 400 responden. Responden dalam penelitian ini memiliki karakteristik. Karakteristik-karakteristik penelitian terdiri dari:

1. Usia Responden

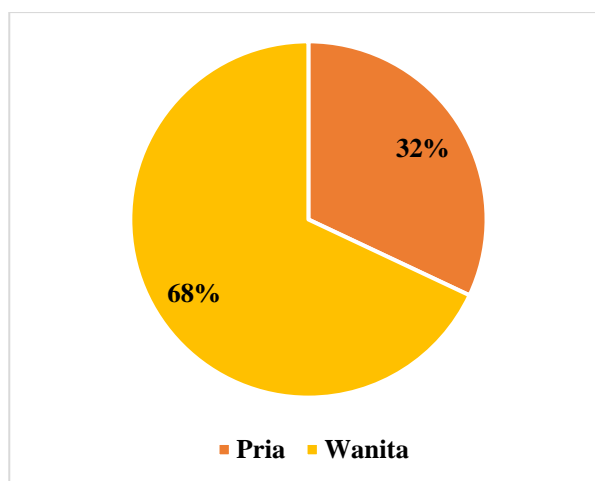


Sumber : Data Primer yang diolah, 2019

Gambar 4. 6
Diagram Responden Menurut Usia

Berdasarkan Gambar 4.6, terdapat responden yang mendominasi adalah usia 16 sampai dengan 30 tahun sebanyak 357 responden atau sebesar 89 persen dan di ikuti oleh responden berusia 31 sampai dengan 45 tahun sebanyak 27 responden atau sebesar 7 persen. Untuk responden yang berusia 1 sampai dengan 15 tahun hanya ada 1 responden dengan persentase 0 persen, dan responden berusia lebih dari 45 tahun sebanyak 15 responden atau sebesar 4 persen dari jumlah keseluruhan sampel yang di tetapkan.

2. Jenis Kelamin Responden

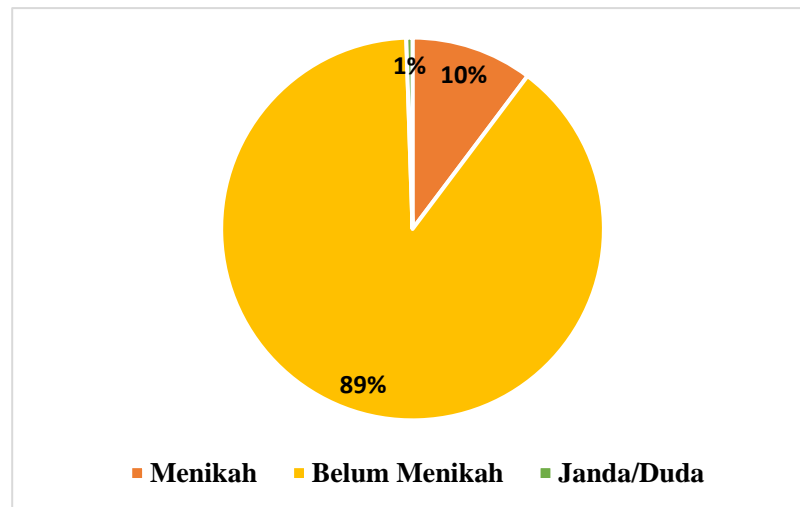


Sumber : Data Primer yang diolah, 2019

Gambar 4. 7
Diagram Responden Menurut Jenis Kelamin

Berdasarkan Gambar 4.7 kriteria responden hasil penelitian menurut jenis kelamin terbanyak adalah penumpang wanita sebanyak 272 responden atau 68 persen dari jumlah keseluruhan sampel yang di tetapkan, sedangkan penumpang laki-laki sebanyak 128 responden atau 32 persen dari jumlah keseluruhan sampel yang di tetapkan.

3. Status Perkawinan Responden

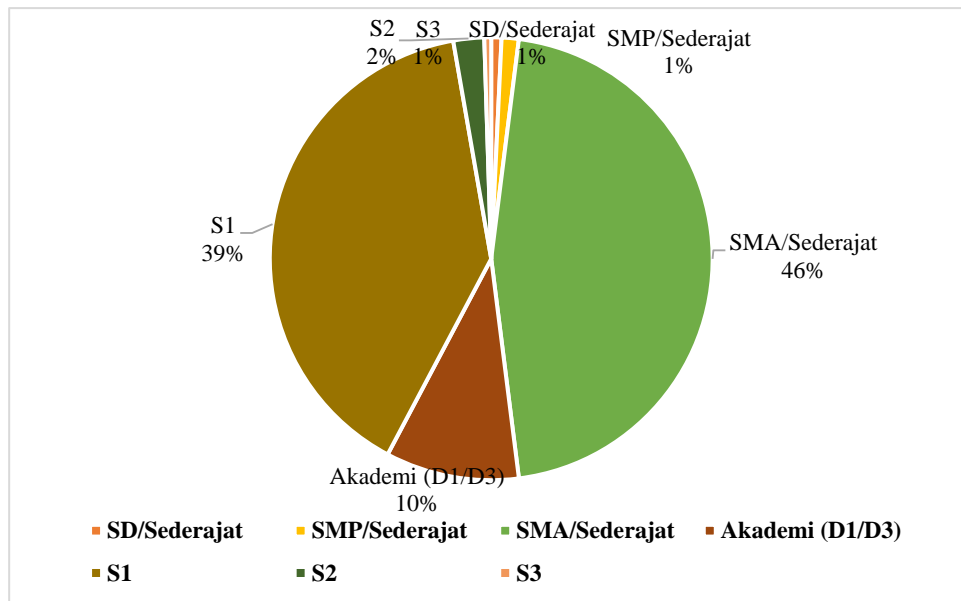


Sumber : Data Primer yang diolah, 2019

Gambar 4. 8
Diagram Responden Menurut Status Perkawinan

Berdasarkan Gambar 4.8, kriteria responden hasil penelitian menurut status perkawinan responden terbanyak didominasi dengan penumpang yang belum menikah sebanyak 339 responden atau sebesar 89 persen dari jumlah keseluruhan sampel yang di tetapkan, sedangkan penumpang yang sudah menikah sebanyak 59 responden atau sebesar 10 persen dari jumlah keseluruhan sampel yang di tetapkan dan sudah tidak menikah sebanyak 2 responden atau sebesar 1 persen dari jumlah keseluruhan sampel yang di tetapkan.

4. Pendidikan Responden

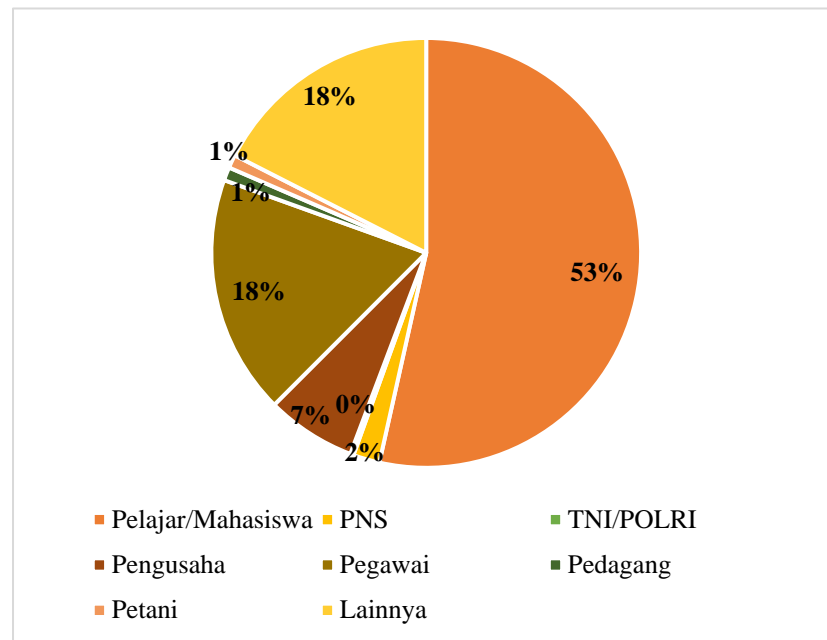


Sumber : Data Primer yang diolah, 2019

Gambar 4. 9
Diagram Responden Menurut Pendidikan

Berdasarkan Gambar 4.9, kriteria responden hasil penelitian menurut pendidikan penumpang, sebanyak 3 responden atau sebesar 1 persen responden berpendidikan SD/Sederajat, 5 responden atau sebesar 1 persen responden berpendidikan SMP/Sederajat, 184 responden atau sebesar 46 persen responden berpendidikan SMA/Sederajat, 39 responden atau sebesar 10 persen responden berpendidikan Akademi atau D1/D3, 158 responden atau sebesar 39 persen responden berpendidikan S1, 9 responden atau sebesar 2 persen berpendidikan S2, dan 2 responden atau sebesar 1 persen berpendidikan S3 dari jumlah keseluruhan sampel yang ditetapkan.

5. Pekerjaan Responden



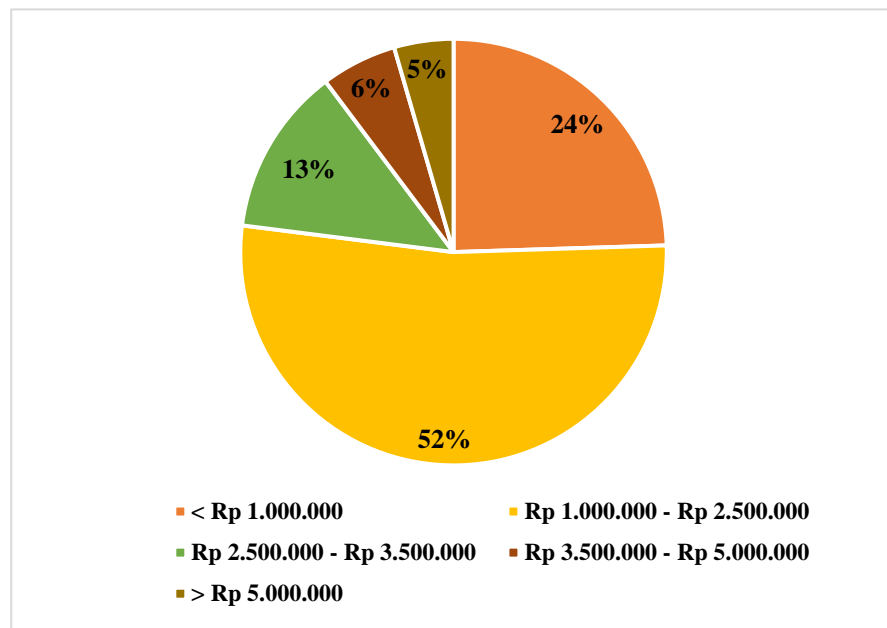
Sumber : Data Primer yang diolah, 2019

Gambar 4. 10
Diagram Responden Menurut Pekerjaan

Berdasarkan Gambar 4.10, kriteria responden hasil penelitian menurut pekerjaan penumpang, pekerjaan terbanyak di dominasi oleh para pelajar/mahasiswa sebanyak 214 responden atau sebesar 53 persen dari jumlah keseluruhan sampel yang di tetapkan, dilanjut dengan pegawai swasta/karyawan sebanyak 72 responden atau sebesar 18 persen dari jumlah keseluruhan sampel yang di tetapkan, pekerjaan responden sebagai pengusaha/wirausaha sebanyak 27 responden atau 7 persen dari jumlah keseluruhan sampel yang di tetapkan, pekerjaan responden sebagai pedagang sebanyak 4 responden atau sebesar 1 persen dari jumlah keseluruhan sampel yang di tetapkan, perkerjaan responden sebagai petani sebanyak 4 responden atau sebesar 1 persen dari jumlah keseluruhan

sampel yang di tetapkan, dan pekerjaan lainnya selain yang sudah disebutkan sebesar 70 responden atau sebesar 18 persen dari jumlah keseluruhan sampel yang di tetapkan.

6. Pendapatan Responden



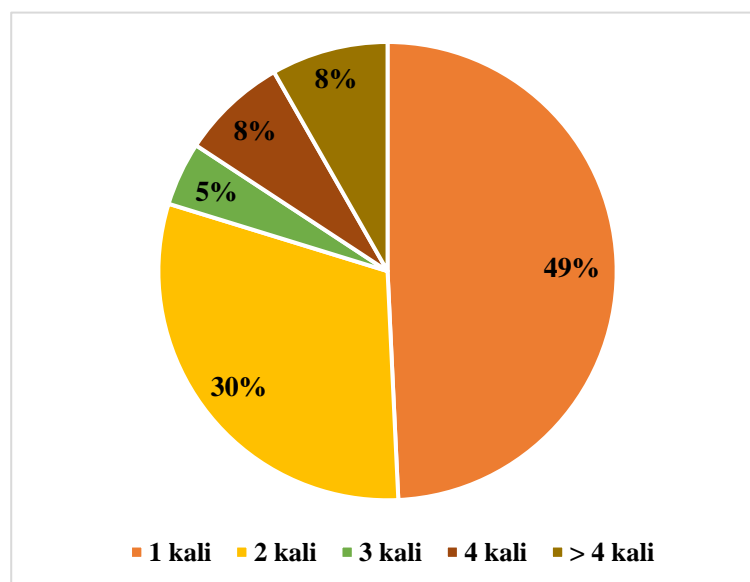
Sumber : Data Primer yang diolah, 2019

Gambar 4. 11
Diagram Responden Menurut Pendapatan

Berdasarkan Gambar 4.11, penghasilan responden yaitu didominasi oleh responden yang berpenghasilan antara Rp 1.000.000,- hingga Rp 2.500.000,-/bulan dengan jumlah responden sebanyak 210 responden atau 52 persen dari jumlah keseluruhan sampel yang di tetapkan, responden dengan penghasilan kurang dari Rp 1.000.000,-/bulan sebanyak 98 responden atau 24 persen dari jumlah keseluruhan sampel yang di tetapkan, responden dengan penghasilan dari Rp 2.500.000,- hingga Rp

3.500.000,-/bulan sebanyak 51 responden atau 13 persen dari jumlah keseluruhan sampel yang di tetapkan, responden dengan penghasilan dari Rp 3.500.000,- hingga Rp 5.000.000,-/bulan sebanyak 23 responden atau sebesar 6 persen dari jumlah keseluruhan sampel yang di tetapkan dan responden dengan penghasilan lebih dari Rp 5.000.000,-/bulan sebanyak 18 responden atau 5 persen dari jumlah keseluruhan sampel yang di tetapkan.

7. Frekuensi Perjalanan



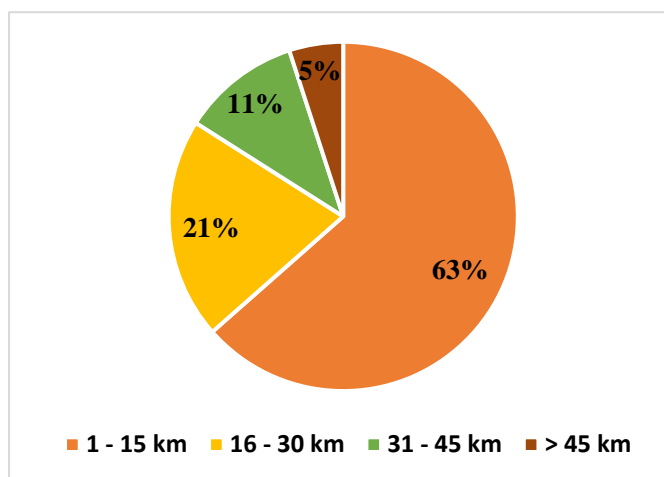
Sumber : Data Primer yang diolah, 2019

Gambar 4. 12
Diagram Responden Menurut Frekuensi Perjalanan

Berdasarkan Gambar 4.12, dapat diketahui bahwa frekuensi perjalanan responden dalam kurun waktu 1 bulan terakhir, yang melakukan perjalanan 1 kali memiliki presentase tertinggi yaitu sebesar 49 persen atau sebanyak 197 responden. Sedangkan presentase terendah

berada pada jumlah perjalanan 3 kali yaitu sebesar 5 persen atau sebanyak 18 responden. Kemudian untuk frekuensi perjalanan 2 kali sebesar 30 persen atau sebanyak 122 responden, frekuensi perjalanan 4 kali sebesar 8 persen atau sebanyak 30 orang dan frekuensi perjalanan lebih dari 4 kali memiliki persentase sebesar 8 persen atau sebanyak 33 responden.

8. Jarak



Sumber : Data Primer yang diolah, 2019

Gambar 4. 13
Diagram Responden Menurut Jarak

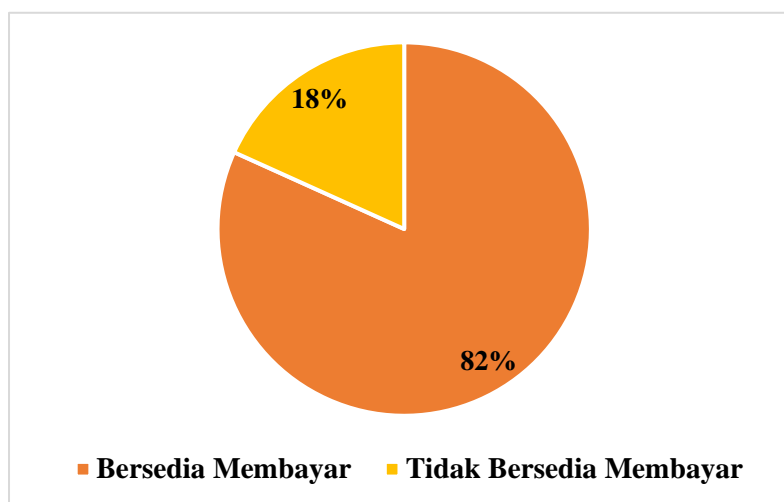
Jarak diukur dalam satuan Kilometer. Dihitung seberapa jauh jarak responden yang mereka tempuh dari tempat tinggal ke stasiun terdekat yang melayani pemberhentian Kereta Api Prameks.

Berdasarkan tabel 4.13 dapat diketahui bahwa jarak tempuh terbanyak responden ada pada rasio jarak tempuh 1-15 km yaitu sebanyak 63 persen responden, sedangkan jarak tempuh terendah adalah > 45 km yaitu sebesar 5 persen. Pada jarak 16-30 km memiliki jumlah sebesar 21 persen dan jarak tempuh 31-45 km berjumlah 11 persen.

C. *Willingness To Pay* Pengguna Jasa Layanan Transportasi Kereta Api

Prambanan Ekspres (Prameks)

Willingness To pay terhadap peningkatan kualitas pelayanan Kereta Api Prambanan Ekspres adalah analisis untuk mengetahui seberapa besar kesediaan membayar pengguna jasa layanan Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks) untuk perbaikan kualitas layanan maupun fasilitas Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks). Dalam hal ini besar biaya untuk *Willingness To Pay* pembelian tiket perjalanan Kereta Api Prambanan Ekspres yaitu sebesar Rp 12.250,-. Dari 400 responden diperoleh hasil kesediaan membayar sebagai berikut:



Sumber : Data Primer yang diolah, 2019

Gambar 4. 14
***Willingness To Pay* Pengguna Jasa Layanan Kereta Api Prambanan Ekspres (Prameks)**

Berdasarkan hasil wawancara menggunakan kuesioner dengan 400 responden diperoleh sebanyak 327 orang atau sebesar 82 persen responden bersedia membayar *willingness to pay* sebesar Rp 12.250,00 dan sebanyak 73

atau sebesar 18 persen responden tidak bersedia membayar *willingness to pay*. Adapun alasan responden yang bersedia membayar dan tidak bersedia membayar *willingness to pay* adalah sebagai berikut:

1. Alasan responden bersedia membayar *willingness to pay*:
 - a. Apabila nambahan harga tiket tersebut untuk perbaikan fasilitas dan layanan kereta api Prameks responden tidak bermasalah, agar kenaikan harga tiket tersebut untuk mengganti atau memperbaiki fasilitas yang sudah rusak.
 - b. Responden bersedia membayar karena sangat menginginkan perbaikan dan penambahan fasilitas pendingin ruangan (AC) karena sebagian sudah tidak dingin.
 - c. Responden menginginkan bertambahnya fasilitas toilet karena sangat dibutuhkan saat kondisi darurat, terutama untuk keluarga yang membawa anak kecil.
 - d. Responden ingin merasa lebih nyaman saat melakukan perjalanan dengan menggunakan kereta.
 - e. Responden ingin penambahan gerbong dan pembatasan tiket disetiap keberangkatan agar tidak berdesak-desakkan dan tidak banyak yang berdiri.
2. Alasan responden tidak bersedia membayar *willingness to pay*:
 - a. Harga tiket Rp 12.250,00 dirasa terlalu mahal dari harga tiket sebelumnya.

- b. Responden menginginkan bukti perbaikan terlebih dahulu sebelum diminta membayar lebih, karena mereka takut jika sudah membayar perbaikan-perbaikan tersebut juga belum terlaksana.