BAB III

OBJEK PENELITAAN

3.1 Sejarah PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Kereta api adalah sarana transportasi berupa kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di rel. Kereta api merupakan alat transportasi massal yang umumnya terdiri dari lokomotif (kendaraan dengan tenaga gerak yang berjalan sendiri) dan rangkaian kereta atau gerbong (dirangkaikan dengan kendaraan lainnya). Rangkaian kereta atau gerbong tersebut berukuran relatif luas sehingga mampu memuat penumpang maupun barang dalam skala 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.

Sejarah perkeretaapian sama seperti sejarah alat transportasi umumnya yang diawali dengan penemuan roda. Mulanya dikenal kereta kuda yang hanya terdiri dari satu kereta (rangkaian), kemudian dibuatlah kereta kuda yang menarik lebih dari satu rangkaian serta berjalan di jalur tertentu yang terbuat dari besi (rel) dan dinamakan trem. Ini digunakan khususnya di daerah pertambangan tempat terdapat lori yang dirangkaikan dan ditarik dengan tenaga kuda.

Setelah James Watt menemukan mesin uap, Nicolas Cugnot membuat kendaraan beroda tiga berbahan bakar uap. Orang-orang menyebut kendaraan itu sebagai kuda besi. Kemudian Richard Trevithick membuat mesin lokomotif yang dirangkaikan dengan kereta dan memanfaatkannya pada pertunjukan di depan

masyarakat umum. George Stephenson menyempurnakan lokomotif yang memenangi perlombaan balap lokomotif dan digunakan di jalur Liverpool-Manchester. Waktu itu lokomotif uap yang digunakan berkonstruksi belalang. Penyempurnaan demi penyempurnaan dilakukan untuk mendapatkan lokomotif uap yang lebih efektif, berdaya besar, dan mampu menarik kereta lebih banyak.

Penemuan listrik oleh Michael Faraday membuat beberapa penemuan peralatan listrik yang diikuti penemuan motor listrik. Motor listrik kemudian digunakan untuk membuat trem listrik yang merupakan cikal bakal kereta api listrik. Kemudian Rudolf Diesel memunculkan kereta api bermesin diesel yang lebih bertenaga dan lebih efisien dibandingkan dengan lokomotif uap. Seiring dengan berkembangnya teknologi kelistrikan dan magnet yang lebih maju, dibuatlahkereta api magnet yang memiliki kecepatan di atas kecepatan kereta api biasa. Jepang dalam waktu dekade 1960-an mengoperasikan kereta api Super Ekspress Shinkanzen dengan rute Tokyo-Osaka yang akhirnya dikembangkan lagi sehingga menjangkau hampir seluruh Jepang. Kemudian Perancis mengoperasikan kereta api serupa dengan nama TGV.

Sama halnya dengan negara Indonesia. Pembangunan jalan kereta api (KA) di Indonesia dimulai dari desa Kemijen menuju desa Tanggung sepanjang 26 Km) dengan lebar sepur 1435 mm. Pencangkulan pertama dilakukan oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr LAJ Baron Sloet van den Beele, Jumat 17 Juni 1864. Jalan kereta api ini mulai dioperasikan untuk umum Sabtu, 10 Agustus 1867.

Pembangunan jalan KA ini diprakarsai sebuah per-usahaan swasta Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NV NISM) yang dipimpin oleh Ir JP de Bordes. Kemudian, setelah ruas rel Kemijen -

Tanggung, dilanjutkan pembangunan rel yang dapat menghubungkan kota Semarang - Surakarta (110 Km), pada 10 Februari 1870. Setelah itu, masih jaman penjajah Belanda, minat investor untuk membangun jalan KA di daerah lainnya pun bermunculan. Sehingga pertumbuhan panjang jalan rel antara 1864 - 1900 sangat pesat. Jika tahun 1867 baru 25 km, tahun 1870 sudah 110 km, tahun 1880 mencapai 405 km, tahun 1890 menjadi 1.427 km dan pada tahun 1900 mencapai 3.338 km. Setelah sukses di Jawa, pembangunan rel KA merambah ke Aceh (1874), Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), dan Sulawesi (1922) sepanjang 47 Km antara Makasar - Takalar, yang pengoperasiannya dilakukan tanggal 1 Juli 1923. Bahkan rel Ujungpandang - Maros sudah dimulai namun belum sempat diselesaikan. Sementara di Kalimantan, juga belum sempat dibangun, tapi studi jalan KA Pontianak - Sambas (220 Km) sudah diselesaikan. Begitu pula di pulau Bali dan Lombok, telah dilakukan studi pembangunan jalan KA. Jenis jalan rel KA di Indonesia dibedakan dengan lebar sepur 1.067 mm, 750 mm (di Aceh) dan 600 mm di beberapa lintas cabang dan tram kota.

Pada masa penjajahan Belanda, tepatnya sampai 1939, panjang jalan KA di Indonesia telah mencapai 6.811 km. Tetapi, ironisnya setelah merdeka, tepatnya pada 1950, panjangnya justru berkurang menjadi 5.910 km. Sepanjang kurang lebih 901 km raib, yang diperkirakan karena dibongkar semasa pendudukan Jepang dan diangkut ke Burma untuk pembangunan jalan KA di sana. Bahkan saat ini (2006, data Ditjen Perkeretaapian) jaringan jalan rel yang beroperasi hanya 4.360 km dan tidak beroperasi sepanjang 2.122.

Semasa pendudukan Jepang (1942-1943), jalan rel yang dibongkar sepanjang 473 km dan yang dibangun 83 km antara Bayah-Cikara dan 220 km antara Muaro - Pekanbaru. Pembangunan jalan KA Muaro-Pekanba-ru yang diprogramkan pembangunannya harus selesai dalam 15 bulan, memperkerjakan 27.500 orang, di antaranya 25.000 adalah Romusha. Pembangunan jalan yang melintasi rawa-rawa, perbukitan, serta sungai yang deras arusnya ini, banyak menelan korban yang makamnya bertebaran sepanjang Muaro - Pekan-baru.

Setelah Proklamasi 17 Agustus 1945, karyawan KA yang tergabung dalam "Angkatan Moeda Kereta Api" (AMKA) mengambil-alih penguasaan perkeretaapian dari pihak Jepang pada tanggal 28 September 1945. Hari itu dibacakan pernyataan sikap oleh Ismangil dan sejumlah anggota AMKA lainnya, menegaskan bahwa mulai tanggal 28 September 1945 kekuasaan per-keretaapian berada di tangan bangsa Indonesia. Sejak hari itu, orang Jepang tidak diperkenankan lagi campur tangan dengan urusan perkeretaapian di Indonesia. Bersamaan dengan itu dibentuklah Djawat-an Kereta Api Republik Indonesia (DKARI). Peristiwa bersejarah inilah yang melandasi ditetapkannya 28 September 1945 sebagai Hari Kereta Api di Indonesia, Kemudian namanya dipersingkat dengan Djawatan Kereta Api (DKA), hingga tahun 1950. Institusi tersebut berubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) pada tahun 1963 dengan PP. No. 22 tahun 1963, kemudian dengan PP. No. 61 tahun 1971 berubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Perubahan kembali terjadi pada tahun 1990 dengan PP. No. 57 tahun 1990 status perusahaan jawatan diubah menjadi perusahaan umum sehingga PJKA berubah menjadi Perusahaan Umum Kerata Api (Perumka). Perubahan besar terjadi pada tahun 1998, yaitu

perubahan status dari Perusahaan Umum Kereta Api menjadi PT Kereta Api (persero), berdasarkan PP. No. 19 tahun 1998.

Dapat dikatakan bahwa secara *de-facto* hadirnya kerata api di Indonesia ialah dengan dibangunnya jalan rel sepanjang 26 km pada lintas Kemijen-Tanggung yang dibangun oleh NV. Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NIS). Pembangunan jalan rel tersebut dimulai dengan penyangkulan pertama pembangunan badan jalan rel oleh Gubernur Jenderal Belanda Mr. L.A.J. Baron Sloet Van De Beele pada hari Jum'at tanggal 17 Juni 1864. Jalur kereta api lintas Kemijen-Tanggung mulai dibuka untuk umum pada hari Sabtu, 10 Agustus 1867. Sedangkan landasan de-jure pembangunan jalan rel di jawa ialah disetujuinya undang-undang pembangunan jalan rel oleh pemerintah Hindia Belanda tanggal 6 April 1875.

Dengan telah adanya undang-undang pembangunan jalan rel yang dikeluarkan oleh pemerintah Hindia Belanda dan dengan berhasilnya operasi kereta api lintas Kemijen-Temanggung (yang kemudian pembangunannya diteruskan hingga ke Solo), pembangunan jalan rel dilakukan di beberapa tempat bahkan hingga di luar Jawa, yaitu di Sumatera dan Sulawesi.

Namun sejarah jalan rel di Indonesia mencatat adanya masa yang memprihatinkan yaitu pada masa pendudukan Jepang. Beberapa jalan rel di pulau Sumatera dan pulau Sulawesi serta sebagian lintas cabang di pulau Jawa dibongkar untuk diangkut dan dipasang di Burma (Myanmar). Bahkan pemindahan jalan rel ini juga disertai dengan dialihkannya sejumlah tenaga kereta api Indonesia ke Myanmar. Akibat tindakan Jepang tersebut ialah berkurangnya jaringan jalan rel di Indonesia. Data tahun 1999 memberikan informasi bahwa

panjang jalan rel di Indonesia ialah 4615,918 km, terdiri atas Lintas Raya 4292,322 km dan Lintas Cabang 323,596.

3.2 Struktur PT Kereta Api Indonesia (Persero)

Di dalam perusahaan, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terdiri dari beberapa divisi yang secara khusus tersusun dan terangkai antara berbagai bagian, dan daerah pengoperasiannya. Dalam struktur organisasinya, perusahaan dipegang oleh suatu mamajemen organisasi pemberi wewenang yang bergerak vertikal ke bawah dengan pendelegasian tegas, dan di setiap bagian-bagian utama berada langsung dibawah tanggung jawab seorang pemimpin melalui jenjang hirarki yang ada.

Struktur oraganisasi perusahaan memiliki peran yang penting dalam memberiakan penjelasan mengenai wewenang, fungsi, tugas, dan tanggung jawab anggota perusahaan untuk mencapai mekanisme yang efektif dan efisien. Adapun struktur organisasi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dapat dilihat pada gambar 3.1 berikut:

GAMBAR STRUKTUR ORGANISASI PT KERETA API

Berdasarkan gambar 1.1 di atas, dapat dijelaskan bahwa struktur organasasi PT. Kereta Api (Persero) dibagi menjadi tiga bagian, yakni :

a. Tingkat Pusat

1. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dipimpin oleh seorang Direktur Utama (Dirut) yang dibawahi langsung oleh Dewan Komisaris. Dalam melaksanakan tugasnya, Dirut bantu oleh lima anggota direksi, yaitu Direktur Keuangan, Direktur Teknik, Direktur Operasi, Direktur Sumber Daya Manusia, dan Direktur Pengembangan Usaha.
2. Sekertaris Perusahaan.
3. Pusat Perencanaan dan Pengembangan (Pusrenbang).
4. Satuan Pengawasan Interen (SPI)
5. Divisi : a. Divisi Properti
   b. Divisi Sarana
   c. Divisi Pelatihan

b. Tingkat Daerah Operasi

Tingkat operasi di Jawa ini dipimpin oleh Kepala Daerah Operasi (Kadaop) yang terdiri dari :

1. Daop (*Regional Office*) 1 Jakarta
2. Daop (*Regional Office*) 2 Bandung
3. Daop (*Regional Office*) 3 Cirebon
4. Daop (*Regional Office*) 4 Semarang
5. Daop (*Regional Office*) 5 Purwokerto
6. Daop (*Regional Office*) 6 Yogyakarta

7. Daop (*Regional Office*) 7 Madiun
8. Daop (*Regional Office*) 8 Surabaya
9. Daop (*Regional Office*) 9 Jember
10. Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek

c. Tingkat Divisi Regional di Sumatera

1. Divisi Regional I Sumatera Utara
2. Divisi Regional II Sumatera Barat
3. Divisi Regional III Sumatera Selata

d. Unit Fasilitas Perawatan Sarana dan Prasarana Balai Yasa

1. Balai Yasa Sarana/Lok Yogyakarta
2. Balai Yasa Sarana Manggarai
3. Balai Yasa Sarana Surabaya – Gubeng
4. Balai Yasa Sarana Tegal
5. Balai Yasa Sarana Divre III Sumatera Selatan
6. Balai Yasa Sarana Jembatan Kiaracondong

3.3 Arti dan Makna Karakter Logo PT Kereta Api Indonesia (persero)

Gambar 3.2
Logo PT Kereta Api Indonesia (persero)



- Arti dan makna dari segi gambar lambang

  Gambar lambang menyiratkan sifat: tegas, pasti, tajam, gerak horisontal, juga bolak-balik. Dua garis lurus dengan ujung lengkung meruncing, dengan arah berlawanan, selain menggambarkan arah bolak-balik perjalanan kereta api, juga melambangjan pelayanan (memberi dan menerima).

- Arti dan makna dari segi gaya gambar

  Artinya lugas, langsung, tajam, selaras dengan staf teknis kereta api. Ujung garis tajam tapi melengkung untuk menyiratkan arah/kecepatan (aerodinamis), tetapi cenderung agak yumpul melengkung, tidak terlampau tajam, agar memberi kesan aman (sesuatu bentuk yang terlampau runcing lebih memberi kesan ancaman, rasa sakit dan agresifitas; asosiatif kepada senjata tajam, duri dan semacamnya).

- Arti dan makna dari segi sifat gambar

  Sifat gambar lebih lugas, obyektif, karena bentuk geometrisnya yang dominan dan lebih bersifat maskulin. Kesan sangat modern, teknis, jelas terlihat.

3.4 Visi dan Misi PT Kereta Api Indonesia (persero)

3.4.1 Visi PT. Kereta Api (Persero)

" Menjadi penyedia jasa perkretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*". Dalam visi ini menekankan bahwa :

- Seluruh lapisan masyarakat adalah pelanggan
- Terdepan dalam keselamatan dan keandalan
- Pelopor pembangunan berwawasan lingkungan
- Karyawan bangga dan sejahtera
- Keuangan perusahaan sehat

3.4.2 Misi PT. Kereta Api (Persero)

"Menyelenggarakan bisnis perkretaapian dan bisnis penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi *stakeholders* dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama : keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan dan kenyamanan".

3.5 Maksud dan Tujuan PT Kereta Api Indonesia (persero)

Maksud dan tujuan perusahaan adalah melaksanakan dan mendukung kebijaksanaan dan program Pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional, khususnya bidang transportasi, dengan menyediakan barang dan jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat untuk dapat melakukan ekspansi baik di pasar domestik maupun internasional di bidang perkretaapian, yang meliputi usaha pengangkutan orang dan barang dengan KA, kegiatan perawatan & pengusahaan prasarana perkretaapian, pengusahaan bisnis properti secara profesional, serta pengusahaan bisnis penunjang prasarana & sarana KA secara efektif untuk kemanfaatan umum.

3.6 Sasaran Perusahaan

Sesuai dengan tujuannya, PT. Kereta Api (Persero) terus menerus berupaya secara bertahap meningkatkan kinerja pelayanan dan keuangannya, yang akan dicapai dengan berbagai strategi pertumbuhan antara lain peningkatan produktivitas, efektivitas dan efisiensi serta investasi yang selektif.

3.7 Daerah Operasional (DAOP) I Jakarta

3.7.1 Sejarah Daerah Operasional (DAOP) I Jakarta

PT KAI Commuter Jabodetabek adalah salah satu anak perusahaan di lingkungan PT Kereta Api Indonesia (persero) yang dibentuk sesuai dengan Inpres No. 5 tahun 2008 dan Surat Menneg BUMN No. S-653/MBU/2008 tanggal 12 Agustus 2008. Pembentukan anak perusahaan ini berawal dari keinginan para *stakeholder*nya untuk lebih fokus dalam memberikan pelayanan yang berkualitas dan menjadi bagian dari solusi permasalahan transportasi perkotaan yang semakin kompleks.

PT KAI Commuter Jabodetabek ini akhirnya resmi menjadi anak perusahaan PT Kereta Api Indonesia (persero) sejak tanggal 15 September 2008 yaitu sesuai dengan akte pendirian No. 415 Notaris Tn. Ilmiawan Dekrit, S.H. Kehadiran PT KAI Commuter Jabodetabek dalam industri jasa angkutan KA Commuter bukanlah kehadiran yang tiba-tiba, tetapi merupakan proses pemikiran dan persiapan yang cukup panjang. Di mulai dengan pembentukan divisi angkutan perkotaan jabodetabek oleh induknya

PT Kereta Api (Persero), yang memisahkan dirinya dari saudara tuanya PT Kereta Api Indonesia (persero) daerah operasional (Daop) 1 Jakarta.

Setelah pemisahan ini, pelayanan KRL di wilayah Jabodetabek berada di bawah PT Kereta Api Indonesia (persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek dan pelayanan KA jarak jauh yang beroperasi di wilayah Jabodetabek berada di bawah PT Kereta Api Indonesia (persero) Daop 1 Jakarta. Dan akhirnya PT Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek berubah menjadi sebuah perseroan terbatas, PT KAI Commuter Jabodetabek. Setelah menjadi perseroan terbatas perusahaan ini mendapatkan izin usaha No. KP 51 Tahun 2009 dan izin operasi penyelenggara sarana perkeretaapian No. KP 53 Tahun 2009 yang semuanya dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan Republik Indonesia.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabodetabek adalah salah satu bagian di PT Kereta Api (Persero) yang berkantor induk di Jl. Ir. H. Juanda 1 B No. 8-10, Jakarta Pusat. Wilayah pelayanannya mulai dari Bekasi, Jakarta, Depok, sampai Bogor dan Tangerang. Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek melayani angkutan kereta api komuter yaitu pelayanan angkutan kereta api yang menggunakan sarana KRL (Kereta Rel Listrik) yang mempunyai waktu perjalanan dari tempat asal ke stasiun tujuan maksimal selama dua jam dan dalam perjalanannya berhenti di setiap stasiun.

Stasiun yang menjadi tanggung jawab Divisi Angkutan Perkotaan Jabodetabek adalah stasiun-stasiun yang khusus/hanya melayani KRL

Jabodetabek. Stasiun yang bukan hanya melayani KRL Jabotabek atau stasiun yang melayani baik KA jarak jauh, KA lokal maupun KRL Jabotabek disebut stasiun campuran dan menjadi tanggung jawab/ di bawah pengelolaan PT Kereta Api indonesia (Persero) Daop 1 Jakarta.

3.7.2 Tujuan Didirikannya Daerah Operasional (Daop) I Jakarta

Dasar Pembentukan Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek dibentuk dengan maksud untuk meningkatkan pelayanan, memberikan kemudahan, keamanan, ketertiban kepada pengguna jasa angkutan kereta api komuter, baik sebelum berangkat, di atas kereta, maupun saat sampai di stasiun tujuan.

Tujuan lainnya adalah menyelenggarakan usaha di bidang lain yang dibebankan oleh Direksi PT Kereta Api (Persero). Dengan kata lain, melalui pembentukan Divisi Angkutan Perkotaan Jabodetabek ini PT Kereta Api Indonesia (Persero) menghendaki tercapainya :

- Akuntabilitas lebih besar
- Kinerja dapat diukur dengan jelas
- Tanggungjawab terhadap laba/rugi
- Adaptif terhadap lingkungan
- Lebih mandiri

Sejak Tahun 1925 Jalan kereta api listrik dioperasikan pertama sekali pada tanggal 6 April 1925. Jalan yang dilengkapi listrik ini masih sedikit,

baru lintas Jakarta – Pasarsenen dan berakhir di Jatinegara serta Jakarta – Gambir – Manggarai sampai Jatinegara.

Pada tanggal 1 Pebruari 1926 lintas Jakarta – Tangjung Priok mulai dioperasikan. Baru pada tanggal 1 Mei 1927 jalan-jalan kereta api listrik yang belum selesai berhasil diselesaikan. Dengan kata lain, pada saat itulah selesai sebuah lintas kereta api listrik keliling kota yang disebut Ring Baan atau Ceintuur Baan.

Sebaliknya untuk lintas Manggarai – Bogor baru berhasil diselesaikan pada tanggal 1 Mei 1930. Namun tentunya kereta api yang melayani tidak seperti kereta api KRL saat ini. Saat itu yang melayani adalah kereta dengan gerbong biasa yang ditarik lokomotif listrik. KRL listrik seperti yang beroperasi saat ini baru dioperaikan pada tahun 1972. Bidang usaha yang diselengggarakan oleh Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek adalah:

a) Pemasaran angkutan kereta api komuter di wilayah Jabotabek
b) Pengoperasian sarana kereta api di wilayah Jabotabek dan sekitarnya.
c) Pengelolaan stasiun dan pemberhentian (yang khusus melayani penumpang komuter di wilayah Jabotabek dan sekitarnya) dengan tujuan untuk memperoleh nilai tambah dan tambahan pendapatan di luar bisnis inti (jasa angkutan penumpang).

3.7.3 Sarana dan Prasarana Daerah Operasional (Daop) I Jakarata

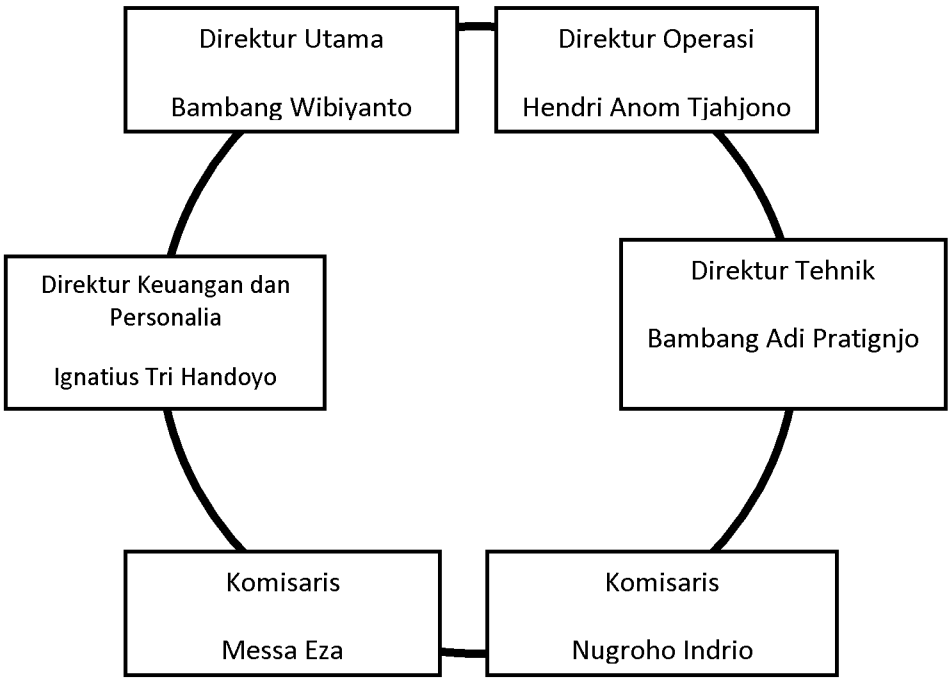
Saat baru mulai beroperasi secara mandiri di luar PT Kereta Api Indonesia (persero) Daop 1 Jakarta, Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek ini mengoperasikan sarana dan prasarana sebanyak:

- Rel listrik 343.895 km
- Kereta listrik (KRL) 395 unit
- Kereta diesel 43 unit
- Stasiun 70 stasiun (milik Daop 1 maupun milik Divisi Jabotabek)

3.8 Susunan Direksi Daerah Operasional (Daop) I Jakarta

Gambar 3.3

Struktur Susunan Direksi Daop I Jakarta



3.9 Rute Pelayanan Daerah Operasional (Daop) I Jakarta

a. Rute Pusat / Lingkar Kota

Jalur ini melingkari pusat kota (*downtown*) Jakarta yang menghubungkan Manggarai, Sudirman, Tanahabang, Duri, Kampung Bandan, Kemayoran, Pasar Senen, Jatinegara, hingga kembali ke Manggarai.

b. Rute Selatan

Jalur ini menghubungkan stasiun Jakarta Kota/Tanah Abang ke stasiun Depok hingga Stasiun Bogor, dan melewati beberapa stasiun seperti Juanda, Gambir, Manggarai, Pasar Minggu, Citayam, dan Bojong Gede.

c. Rute Timur

Jalur ini menghubungkan stasiun Jakarta Kota/Tanahabang/Tanjung Priok ke Stasiun Bekasi hingga Cikarang, dan melewati beberapa stasiun seperti Kemayoran, Pasar Senen, Jatinegara, Klender, Cakung, Kranji, Tambun, dan Cibitung.

d. Rute Barat Daya

Jalur ini menghubungkan stasiun Tanah Abang/Manggarai/Jakarta Kota ke stasiun Serpong, dan melewati beberapa stasiun seperti Sudirman, Palmerah, Kebayoran, Pondokranji, Sudimara, dan Rawabuntu.

Diperkirakan pada 2012, layanan KRL akan diperpanjang secara resmi sampai dengan stasiun Parungpanjang. Selama ini, hanya KRL Ekonomi AC Ciujung pada siang hari yang perjalanannya diperpanjang sampai stasiun Parungpanjang.

e. Rute Barat

Beberapa KRL yang melayani jalur ini:

- KRL Ekonomi Jakarta Kota-Tangerang yang berhenti di setiap stasiun.
- KRL Benteng Ekspres Jakarta Kota/Manggarai-Tangerang yang berhenti di beberapa stasiun seperti Kampung Bandan, Duri, Dukuh Atas, dan Poris.

f. Rute Wisata

Sejak Juli 2005, PT KAI Commuter Jabotabek bekerjasama dengan PT. Taman Impian Jaya Ancol menyediakan kereta wisata pada hari Minggu dan libur. Kereta wisata ini berangkat dari Bogor, Bekasi, Serpong, dan Tangerang dengan tujuan akhir Ancol.

3.10 Kereta Penumpang

Kereta penumpang adalah kendaraan beroda yang merupakan bagian dari sebuah rangkaian kereta api dan digunakan untuk mengangkut penumpang.[1] Kereta penumpang umumnya dilengkapi dengan sistem listrik, sistem hiburan audio visual, dan toilet. Di daerah atau negara-negara tertentu kereta penumpang dilengkapi dengan tempat tidur untuk perjalanan malam hari. Pada awalnya kereta penumpang hanya diberi tempat duduk dan tidak diberi atap (untuk kelas ekonomi) atau diberi atap (untuk kelas khusus). Di Eropa, khususnya Inggris, pada masa lampau setiap umumnya kereta penumpang dilengkapi kabin/kamar sendiri-sendiri untuk dua atau beberapa penumpang yang dilengkapi dengan pintu

[1] http://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_penumpang

sendiri-sendiri. Di Amerika Serikat, kereta penumpang umumnya tertutup dan tidak dilengkapi dengan kabin/kamar tersendiri sebagaimana kereta yang umum dijumpai saat ini di Indonesia. Setiap kereta penumpang dilengkapi empat pintu dengan satu pintu di sisi kanan dan satu pintu di sisi kiri bodi kereta.

Di Indonesia masyarakat lebih mengenal istilah gerbong penumpang. Ini kurang tepat karena gerbong sebenarnya digunakan untuk mengangkut barang, bukan penumpang. Setiap kereta penumpang milik PT Kereta Api indonesia (Persero) memiliki nomor tersendiri. Format penomoran itu umumnya K[M|P][1|2|3]-xx (tahun pembuatan) **x** (jenis bogie) **xx** (nomor urut). Angka 1, 2, dan 3 menunjukkan kelas. K1 berarti Kereta 1 (kelas eksekutif), K2 berarti Kereta 2 (kelas bisnis), dan K3 berarti Kereta 3 (kelas ekonomi). Sementara KM berarti Kereta Makan, KMP berarti Kereta Makan dan Pembangkit, serta KP berarti Kereta dan Pembangkit.