

KRL Rheostatik : Angkutan Kereta Listrik di Jabodetabek (1977 - 1988)

Ahmad Mulhaim Raichan^{*1}, Humaidi², Nur Aeni Marta³

Prodi Pendidikan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Jakarta, Indonesia

ahmadraichan62@gmail.com

Abstrak

Tulisan ini mengkaji sejarah pembangunan infrastruktur kereta api di Jabotabek pada masa Orde Baru yang dimana dari masa sebelum dan sesudahnya mengalami pasang - surut setiap perkembangannya. Kajian dalam artikel ini berisikan tentang dinamika peristiwa yang membawa perkembangan kereta api di Jabotabek dari zaman akhir Orde Lama hingga Orde Baru. Dimulai dari kondisi perkembangan perkeretaapian di Jabotabek pada era Orde Lama dan segala keterpurukannya hingga memasuki pergantian rezim pemerintahan menjadi Orde Baru yang menjadi tonggak sejarah perkembangan perkeretaapian dan dinamika sosial kawasan Jakarta dan sekitarnya. Pada masa Orde Baru dimulai dari pengembangan kawasan urban di Jabotabek, peremajaan sarana kereta api komuter Jabotabek, pembangunan infrastruktur untuk meningkatkan kapasitas penumpang urban di Jabotabek dari pembangunan jalur ganda, pembangunan jalur layang, perluasan jaringan kereta api, pembangunan sarana pendukung, dan lain - lain. Selain itu dalam penulis juga akan menjelaskan perkembangan perkeretaapian yang dikembangkan dalam negeri seperti pembuatan kereta api listrik (KRL) dalam negeri yang dikembangkan oleh Industri Nasional Kereta Api (INKA) yang turut menjadi bagian dalam modernisasi sarana perkeretaapian di Jabotabek.

Kata Kunci: KRL, Rheostatik, PJKA, INKA, Jabotabek

Abstract

This paper examines the history of railway infrastructure development in Jabotabek during the New Order era which from before and after experienced ups and downs in each development. The study in this article contains the dynamics of events that led to the development of railways in Jabotabek from the end of the Old Order to the New Order. Starting from the condition of railway development in Jabotabek in the Old Order era and all its downturns to entering the change of government regime to the New Order which became a milestone in the history of railway development and social dynamics in the Jakarta area and its surroundings. During the New Order era, it started with the development of urban areas in Jabotabek, rejuvenation of Jabotabek commuter rail facilities, infrastructure development to increase the capacity of urban passengers in Greater Jakarta from the construction of double track, construction of flyovers, expansion of the railway network, construction of supporting facilities, and others. In addition, the author will also explain the development of domestically developed railways such as the manufacture of domestic electric trains (KRL) developed by the Industri Nasional Kereta Api (INKA) which are also part of the modernization of railway facilities in Jabotabek.

Keywords: EMU, Rheostatik, PJKA, INKA, Jabotabek

A. Pendahuluan

Kereta api merupakan sarana angkutan yang paling diminati di Indonesia. Fenomena tersebut telah hadir khususnya setelah perkeretaapian telah mengalami modernisasi yang cukup signifikan. Angkutan kereta api dalam periode kontemporer ini telah digemari oleh banyak kalangan. Menurut Wakil Humas KCI Anne Purba menyebutkan Angka pengguna harian untuk KRL pada bulan Agustus tahun 2019 mencapai

1.039.303 penumpang. Sementara apabila dibandingkan dengan tahun 2018 pengguna harian KRL hanya mencapai 922.736 penumpang (Fajarta, 2019). Dahulu kereta api digemari oleh kalangan menengah kebawah dikarenakan tarifnya yang terjangkau. Kini setelah adanya modernisasi angkutan kereta api digemari oleh menengah keatas sebagai transportasi yang aman, nyaman, dan terpercaya. Meskipun begitu angkutan kereta api mengalami proses modernisasi yang cukup lama khususnya di Jabotabek, tepatnya dimulai dari pertengahan dekade tahun 70 - an dan mengalami pasang - surut setelahnya.

Modernisasi angkutan kereta api di Jabotabek didasari oleh beberapa hal. Yang pertama disebabkan buruknya sarana dan prasarana angkutan pada dekade tahun 60-an. Menurut harian Kompas edisi 8 November

1966 mencatat pengangkutan kereta api jurusan Manggarai dan Kota dibatasi, bahkan kereta listrik dihapuskan sama sekali pada akhir 1965. Hal ini disebabkan buruknya fasilitas yang disediakan oleh PNKA dimana fasilitas yang ada sudah bersifat uzur seperti lokomotif bertenaga listrik yang telah beroperasi dari zaman Hindia Belanda. Hal tersebut menumbuhkan pertumbuhan kendaraan bermotor. Dikarenakan semakin banyaknya kendaraan bermotor hal ini membuat naiknya tingkat angka kecelakaan khususnya antara kendaraan bermotor.

Selain itu modernisasi sarana perkeretaapian di Jabotabek didasari tingginya jumlah penduduk berdampak kepada semakin banyaknya kebutuhan akan pemukiman. Contohnya seperti pemerintah yang membangun Perumnas yang berdasarkan Rencana Pembangunan Lima Tahun (Repelita II 1974-1979) bidang perumahan, dan juga pembangunan perumahan yang dibangun oleh swasta menjadi pendorong modernisasi sarana dan pra- sarana kereta api yang ada di

Jabodetabek. Sehingga pemerintah sendiri mentargetkan penggunaan kereta api sebesar 50 persen, bus 32 persen, dan kendaraan pribadi 18 persen dari tahun 1965 hingga tahun 1985. Perancangan transportasi massal di Jabotabek menekankan pada penggunaan kereta api, sesuai dengan Rencana Induk Jakarta 1965-1985 (Hanggoro, 2018). Presiden Soeharto sendiri melakukan kunjungan menuju Depok menggunakan KRL dalam rangka peninjauan dan peresmian rumah sederhana di Depok Baru pada 12 Agustus 1976. Perjalanan Presiden Soeharto ke Depok, Jawa Barat, menandai penghidupan kembali layanan KRL. Moda ini berhenti melayani warga sejak 1965 dan menjadi titik awal konsep daerah penyangga yaitu Jabotabek dan konsep komuter (Irsyam, 2017).

PJKA selaku perusahaan nasional kereta api di Indonesia melakukan pemesanan 10 set kereta api listrik untuk memenuhi kebutuhan angkutan penumpang di Jakarta. Langkah ini diambil sebagai upaya untuk meningkatkan animo masyarakat menggunakan angkutan umum serta mengurangi kemacetan lalu lintas yang melanda pada saat itu. Namun realisasi pengadaan kereta api listrik di Jabotabek baru berjalan di tahun 1976 setelah beberapa set Kereta Rel Listrik (KRL) maupun Kereta Rel Diesel (KRD) dari Jepang tiba di Jakarta. Tiap rangkaian KRL maupun KRD sendiri memiliki 4 rangkaian dengan kapasitas penumpang sebanyak 134 per keretanya. Untuk nama armada KRL sendiri yang beroperasi yaitu rheostatik yang diambil dari sistem kelistrikan kereta api tersebut. Armada kereta yang ada disediakan oleh pemerintah. PJKA hanya bertugas menjalankan, mengoperasikan, dan merawatnya. Semua fasilitas sarana dan pra-sarana disediakan oleh pemerintah melalui departemen perhubungan (Sujadi, 2015). Pemilihan Jepang sebagai produsen Kereta Api Listrik (KRL) didasari oleh perkembangan pesat teknologi kereta apinya pada masa itu. Apalagi prestasi Jepang berhasil meluncurkan kereta api cepat pertama sejak 1964 itu menjadi perhatian betul dari pemerintah Orde Baru. Selain pengadaan unit kereta api terbaru, kerjasama dengan Jepang juga menysasar kepada proyek kereta api yang lain misalnya perbaikan sarana perkeretaapian yang sudah tua. Perbaikan yang dilakukan diantaranya adalah revitalisasi Stasiun Manggarai, pembangunan jalur layang Jakarta Kota-Manggarai dan elektrifikasi jalur barat dan timur. Setelah beroperasinya rangkaian terbaru KRL

dan KRD dari Jepang tersebut, alhasil pengoperasian lokomotif listrik dihentikan. Pembangunan jalan kereta api sebagai alat transportasi massal seperti di Depok menjadi prioritas utama. Depok sendiri menjadi wilayah yang dilintasi kereta api dengan rute Jakarta - Bogor. Jalur Jakarta - Bogor sendiri menjadi prioritas utama oleh pemerintah untuk dilakukannya rehabilitasi besar - besaran dari segi infrastruktur ("Kereta Rel Listrik Jakarta-Bogor Mulai 2 September," 1976). Infrastruktur yang dimaksud seperti listrik aliran atas, kabel, wesel, dan pembangunan stasiun baru seperti Stasiun Depok Baru yang berfungsi naik turun penumpang khususnya masyarakat yang tinggal dekat dengan Perumnas Depok. Stasiun lainnya yaitu Stasiun UI yang diresmikan pada tahun 1988 untuk mendukung Mobilisasi dari dan menuju Universitas Indonesia. Sejalan berpindahnya kampus Universitas Indonesia dari Jakarta menuju Depok (Irsyam, 2017).

Dari harian media massa Pikiran Rakyat, perjalanan perdana kereta api listrik dimulai dari Stasiun Bogor menuju Stasiun Gambir Jakarta. Pada perjalanan perdana kereta rel listrik tersebut membawa sejumlah beberapa pejabat baik dari anggota MUSPIDA dan DPRD Kabupaten/Kodya Bogor. Serta wartawan dari Bogor dan Jakarta. Satu set KRL terdiri dari empat buah kereta. Masing-masing dengan kapasitas

82 tempat duduk dan 70 pegangan untuk penumpang berdiri. Dalam satu kali jalan, satu set KRL dapat menampung penumpang sebanyak 456 orang. Perjalanan perdana dari Bogor menuju Depok menempuh waktu selama 25 menit dan Bogor - Gambir 65 menit ("Kereta Rel Listrik Jakarta- Bogor Mulai 2 September," 1976)..

B. Metode Penelitian

Metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu (Sugiyono, 2017).

1. Heuristik

Heuristik merupakan tahap pengumpulan sumber - sumber sejarah yang relevan dengan topik penelitian. Sumber primer didapatkan dari wawancara dengan tokoh yang terkait, dokumen-dokumen atau arsip-arsip yang memuat atau berhubungan dengan tokoh. Disini penulis mencari sumber sekunder yang didapatkan dari literatur berupa beberapa buku dan koran yang

berkaitan dengan perkeretaapian dari masa PNKA hingga masa PJKA yang dimana sumber - sumber tersebut terdapat di Perpustakaan Jakarta.

2. Kritik

Dikutip dari buku Kuntowijoyo yang berjudul Pengantar Ilmu Sejarah tahun 2013, verifikasi dibagi menjadi dua macam: autentisitas atau keaslian sumber (kritik ekstern) dan kredibilitas atau kebiasaan dipercayai (kritik intern). Oleh karenanya, penulis melakukan pencocokan apabila terdapat dua sumber yang saling berbeda dengan mencari sumber yang lain jauh lebih kuat sehingga menemukan informasi yang jauh lebih valid.

3. Interpretasi

Analisis berarti menguraikan, sedangkan sintesis berarti menyatukan. Setelah data penelitian pustaka dikumpulkan maka penulis akan menguraikan berdasarkan analisisnya setelah itu disatukan (sintesis). Disini saya akan berusaha menemukan banyak bahan sumber seperti buku, arsip, dan lainnya, peneliti menguraikan masing-masing sumber seperti buku apa saja yang telah dikaji maupun hasil wawancara dengan narasumber karena setiap sumber memiliki kelebihan dan kekurangannya masing-masing. Setelah cukup diuraikan, maka disatukan agar informasi saling melengkapi.

4. Historiografi

Setelah mengumpulkan sumber, melakukan kritik sumber baik intern maupun ekstern dan melakukan analisis terhadap data kepustakaan yang penulis peroleh maka langkah selanjutnya adalah melakukan penulisan atau pemaparan secara utuh dan sistematis. Dari penyatuan informasi, peneliti menuliskan ulang dengan pemahaman serta kata-kata sendiri menjadi satu bentuk yang lengkap dengan hasil temuan informasi yang sebelumnya telah dirangkai.

C. Pembahasan

1. Keterpurukan Kereta Rel Listrik Era Orde Lama

Perkembangan kota di Indonesia setelah kemerdekaan, ditandai dengan pertumbuhan penduduk yang pesat. Di Jakarta saja sebagai contoh, terjadi peningkatan arus urbanisasi dan berdampak kepada faktor ekonomi, politik, dan sosial budaya. Menurut Susan Blackburn, perpindahan orang menuju Jakarta dikarenakan faktor ekonomi. Oleh karenanya, tekanan atau kebutuhan ekonomi yang berat dialami di suatu tempat akan mengantarkan orang - orang

berpindah ke tempat yang akan memberikannya kepuasan. Jakarta sendiri menjadi suatu harapan baru bagi masyarakat yang tinggal di pedesaan. Hal tersebut menyebabkan adanya peningkatan terhadap kebutuhan masyarakat akan transportasi umum, salah satunya adalah moda transportasi kereta api (Irsyam, 2017). Menurut survei di tahun 1957, diperkirakan 10.000 orang menggunakan moda kereta api sepanjang rute Jakarta - Bogor setiap harinya. Umumnya, masyarakat yang menggunakan kereta api tersebut bertujuan untuk bekerja di Jakarta. Namun dari segi pengembangan sarana angkutan umum kereta api di Jakarta terasa masih kurang.

Pemerintah Indonesia pada saat itu masih menggunakan sarana angkutan bekas peninggalan Belanda. Untuk sarana angkutan kereta api konvensional di wilayah Jabotabek diantaranya adalah menggunakan sarana lokomotif seri 3200. Lokomotif listrik ini sendiri jauh lebih bertahan dibanding dengan seri yang lainnya yaitu lokomotif seri 3000 dan 3100. Untuk operasionalnya sendiri pada masa Orde Lama yakni di lintas Bogor - Jakarta maupun sebaliknya. Pada sejarahnya jalur kereta api di Batavia yang telah di elektrifikasi tidak hanya jalur Jakarta - Bogor saja, namun juga pada lintas lingkaran Jakarta. Lintas lingkaran Jakarta ini dikenal sebagai Ringbaan Djakarta. Namun dikarenakan buruknya sarana dan pra - sarana pendukung untuk operasional kereta api listrik sehingga layanan kereta api listrik pada jalur lingkaran Jakarta tidak dapat beroperasi. Sehingga yang dapat bertahan hanyalah jalur Jakarta - Bogor dengan layanan kereta api penumpang dengan lokomotif listrik seri 3200.

Selama periode Orde Lama ini, hampir tidak adanya perubahan dari pembaharuan kereta api listrik di Jabotabek. Pemerintah Sukarno sendiri lebih memilih membangun yang lainnya seperti pembangunan monumen dan patung - patung yang berfungsi sebagai nilai tambah estetika Kota Jakarta sekaligus identitas bagi Kota Jakarta dan juga Indonesia. Untuk pembangunan infrastruktur untuk mendukung mobilitas masyarakat, Sukarno sendiri lebih memilih membangun infrastruktur jalan raya yang jauh lebih modern yakni Jalan Raya Thamrin - Jenderal Sudirman, Jembatan Semanggi, dan Jakarta Bypass. Inovasi terhadap kereta api komuter Jabotabek sebenarnya sudah dituangkan pada Pemerintahan Orde Lama. Misalnya pada tahun 1952, DKARI

mencanangkan jalur kereta api dalam kota di atas permukaan tanah akan lenyap dan dimasukkan kedalam tanah. Gagasan tersebut akhirnya beberapa tahun setelahnya diamini oleh Sukarno di tahun 1960 - an. Sukarno sendiri lebih menginginkan Jakarta memiliki angkutan umum berbasis rel yang canggih. Oleh karena keinginannya tersebut, membuat operasional trem pun dihapus dikarenakan selama ini operasional trem masih berjalan di atas tanah. Ia pun menginginkan kereta api listrik yang berjalan dibawah tanah sama seperti keinginan DKARI. Sudiro, yang merupakan Walikota Jakarta menerima permintaan dari Sukarno. Dengan menghapus layanan trem dan mengubur bekas rel yang ada dan digantikan dengan jalan aspal. Operasional trem pun digantikan dengan bis kota baru dengan skema hibah dari Australia. Seperti contohnya pada tahun 1956, Indonesia menerima 100 unit bis kota. Selain menggantikan trem, bis kota yang ada juga menggantikan bis - bis kota yang telah usang. Layanan trem pun berhasil dihapus oleh Walikota Sudiro namun tidak dengan jalur kereta listrik. Ia beralasan, pemerintah tidak memiliki biaya yang cukup untuk mengubah jalur kereta listrik yang ada dijadikan bawah tanah.

Pada pemerintahan Gubernur Soemarno, Ia memiliki rencana untuk mengubah jalur kereta api listrik menjadi bawah tanah. Yaitu dengan rencana untuk mengubah jalur kereta listrik lintas Manggarai - Gambir - Jakarta Kota dan jalur Jatinegara - Senen - Jakarta Kota. Namun, dikarenakan situasi keamanan dan politik yang tidak stabil dikarenakan pecahnya peristiwa G-30 S Sumarno pun digantikan oleh Ali Sadikin dan Sukarno pun digantikan oleh Soeharto (Hanggoro, 2019c).

2. Jakarta - Bogor : Fase Pertama

Dalam rangka mewujudkan transportasi yang aman dan nyaman untuk masyarakat Jakarta dan sekitarnya, PJKA dan pemerintah mewujudkan rangkaian kereta listrik terbaru menggantikan kereta listrik buatan Belanda. Sebanyak 17 unit kereta api listrik yang terdiri dari 4 rangkaian penumpang buatan Jepang akan turut membantu permasalahan angkutan yang kurang saat itu di Jakarta. Menurut Ir. Pantiarso Kepala PJKA eksploitasi barat mengatakan pembelian rangkaian kereta listrik sedang diusahakan oleh Pemerintah DKI Jakarta bersama PJKA ("PJKA Akan Bangun Jalur KA Ke Cibinong," 1975). Terdapat 2 proyek yang akan dilaksanakan untuk

mengatasi masalah angkutan massal adalah kereta api listrik yang dapat mengangkut penumpang banyak. Kereta api listrik pertama yang akan didatangkan dari Jepang sebanyak

10 unit untuk rute Jakarta - Bogor. Kemudian kereta api listrik akan juga beroperasi pada rute timur Jakarta. Nantinya, akan didatangkan sebanyak 7 unit kereta listrik buatan Jerman Barat. Untuk mewujudkan kenyamanan perjalanan kereta api listrik, maka pada setiap persimpangan jalan dengan jalur kereta api listrik akan ditiadakan dan digantikan dengan jembatan. Sehingga diharapkan kelancaran lalu lintas dan tidak ada gangguan ketika kereta listrik melintas.

Pada 7 Agustus 1976 telah tiba sebanyak tiga set kereta rel listrik dari Jepang dan diturunkan dari kapal *Seishu Maru* di Pelabuhan II Tanjung Priok. Setibanya diturunkan dari kapal, kereta rel listrik langsung menginjakkan rodanya di rel pelabuhan. Selain kereta rel listrik pemerintah juga membeli kereta rel diesel (KRD) dari Jepang. Keempat set KRD yang akan dioperasikan di Kota Jakarta dan sekitarnya (Jabotabek), yang akan menghubungkan Tanjung Priok - Bekasi, Depok - Manggarai, Jatinegara - Pasar Senen - Kota, Manggarai - Karawang, Jatinegara - Gambir - Kota, Bogor - Kota, Depok - Manggarai, dan Depok - Kota.

Pada tanggal 12 Agustus Presiden Soeharto dan Nyonya Tien mencoba naik kereta rel listrik (KRL) dari Stasiun Gambir Jakarta pada Kamis pagi dengan tujuan Depok. Kunjungan menuju Depok untuk melakukan peresmian rumah - rumah di kawasan Perumnas Depok. Rombongan Kepala Negara terdiri dari Menteri PUTL Sutami, Menpan Sumarlin, Mensekneg Sudharmono, Menhub Emil Salim, Gubernur Jakarta Ali Sadikin, Gubernur Jawa Barat A. Kunaefi dan Pangdam V Jaya Mantik. Setibanya di Stasiun Gambir yang terlihat bersih pagi itu, Presiden Soeharto memasuki sebuah rangkaian KRD yang akan dioperasikan bersamaan dengan KRL. Presiden Soeharto sendiri nampak puas dengan interior KRD tersebut.

Di tanggal 29 Agustus 1977 giliran PJ Gubernur Tjokropranolo meresmikan angkutan kereta rel listrik Jabotabek. Peresmian dilakukan di Stasiun Jakarta Kota. Terhitung pada tanggal 29 Agustus armada kereta yang dioperasikan sudah berjumlah 44 unit, terdiri dari 24 unit KRD (Kereta Rel Diesel) dan 20 unit KRL (Kereta Rel Listrik). Angkutan kereta listrik dan

diesel ini beroperasi setiap hari dari pukul 05.30 sampai 19.00 WIB. Tarifnya sendiri disesuaikan dengan angkutan dalam kota lainnya, dengan semua jurusan jauh dekat Rp.50,- per orang untuk sekali jalan. Untuk tarif jurusan Jakarta - Depok, Jakarta - Bogor, Jakarta - Rangkas Bitung tetap dikenakan tarif biasa. Menurut rencana, setiap kereta akan melewati setiap stasiun / halte pemberhentian 15 menit sekali. Oleh karenanya, hal tersebut akan memudahkan warga Ibukota dalam menggunakan pelayanan kota dan dapat berpergian ke segala jurusan yang dilalui kereta api. Untuk memudahkan para penumpang atau calon penumpang turun dan naik dari tempat - tempat yang strategis, maka kereta api kota diusulkan berhenti selain di stasiun - stasiun yang ada. Di tempat - tempat perhentian yang dibutuhkan. Di tempat- tempat perhentian ini dibuatkan rambu - rambu penunjuk, agar penumpang mengetahui dimana KRL / KRD berhenti. Oleh karenanya sejumlah blokpos di beberapa tempat seperti di Kramat, Gang Sentiong, Rajawali, Gondangdia, dll dihidupkan kembali. Blokpos ini dihidupkan kembali sebagai tempat pemberhentian kereta api untuk menaikkan - menurunkan penumpang. Perjalanan kereta api kota penumpang diberikan fasilitas yaitu terdapat kondektur yang akan menjaga keamanan selama perjalanan. Selain itu penumpang juga diberikan fasilitas untuk membeli tiket diatas kereta. Hal tersebut tentunya dilakukan untuk penyediaan fasilitas dan pelayanan dalam operasi angkutan kereta api kota Jabotabek diberikan untuk membantu masyarakat khususnya masyarakat yang berpenghasilan rendah yang menggunakan KA ini sebagai transportasi sehari - hari ("Tarif KRL Jabotabek: Jauh Dekat Rp 50," 1977).

3. Kerja sama dan Pembangunan Sarana

Pada tahun 1970 - an dicanangkan untuk meningkatkan kapasitas transportasi dengan pinjaman yen Jepang, dan pengoperasian EMU

(Electric Multiple Unit) dimulai pada tahun 1976. Melalui Inter - Govenal Group on Indonesia (IGGI) yang berisikan kelompok pemberi bantuan

untuk Indonesia yang diantaranya adalah Jepang (Hanggoro, 2019). Dari dana bantuan tersebut PNKA membeli rangkaian kereta dari Jepang. Ada dua tujuan utama dari dibelinya rangkaian kereta api dari Jepang, yang pertama untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di Jakarta, dan yang kedua berfungsi sebagai penghubung antara

Jakarta dengan kota satelitnya. Pada awalnya pemerintah hanya memiliki dana yang hanya cukup untuk jangka menengah (intermediate programme) dalam bagian rencana Jakarta Metropolitan Transportation (JMT). Oleh karenanya pada tahun ini pemerintah hanya dapat untuk membeli rangkaian KRL dan KRDL baru saja. Hasil dari intermediate programme adalah pengadaan KRL baru dari Jepang yang dikenal sebagai “KRL Rheostatik” yang pada angkatan pertama didatangkan dari Jepang sebanyak 10 set pada pertengahan tahun 1976. Oleh karenanya di tahun - tahun berikutnya bisnis kereta api sebagai industri ekspor meningkat bagi Jepang dan berdirilah asosiasi JARTS didirikan pada tahun 1965. JARTS merupakan singkatan dari Japan Railway Technical Service yang didalam organisasi tersebut adalah perusahaan - perusahaan pembuat / produsen rangkaian kereta api yang didalamnya juga termasuk produsen perusahaan yang berhubungan dengan Kereta Api Jepang termasuk operator kereta api, rolling stock, komponen elektronik (Hata, 2003).

Hasil dari program jangka menengah (intermediate programme) yaitu adanya pertumbuhan dalam penggunaan kereta api khususnya di Jabotabek. Hal tersebut membuat pemerintah memutuskan untuk melaksanakan perbaikan skala penuh untuk kereta api di Jabotabek. Pembangunan ini mengkolaborasi antara membangun sistem angkutan massal modern dengan memanfaatkan jaringan kereta api yang telah ada. Perumusan proyek jaringan kereta api Jabotabek ini berdasarkan rencana induk 1981. Rencana Induk 1981 yang dibentuk antara Pemerintah

Indonesia, Pemerintah Jepang melalui JICA, dan Bank Dunia bertujuan selain untuk modernisasi sarana angkutan kereta api listrik di Jabotabek, juga bertujuan untuk pelaksanaan pengembangan wilayah metropolitan dengan struktur multipolar, dan juga keinginan memajukan urbanisasi yang saat itu hanya terlihat ke arah selatan menjadi tersebar ke arah timur dan barat (Hata, 2003). Hal ini senada dengan rencana pemerintah dalam rencana pemerintah dalam Pelita II yang berisikan salah satunya adalah perumahan, sarana dan pra - sarana. Pada tahap I pusat pengembangan Tangerang, Bekasi sebagai daerah permukiman dan lokasi industri. Sebagai daerah permukiman, pada lokasi itu akan diberikan fasilitas - fasilitas lingkungan yang diperlukan. Konsekuensi

asaran yang akan dicapai adalah diperlukannya peningkatan jalur kereta api dan penyelesaian jalan - jalan di Jakarta dan sekitarnya (Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta, 1977).

4. INKA Hasil Karya Dalam Negeri Selain proyek modernisasi perkeretaapian di Jabotabek berkerjasama dengan Jepang, pemerintah juga melakukan langkah modernisasi dengan mengembangkan KRL buatan lokal sebagai sarana modernisasi perkeretaapian di Jabotabek. INKA (Industri Nasional Kereta Api) adalah perusahaan yang bergerak di bidang manufaktur kereta api di Indonesia. Perusahaan ini berdiri pada 29 Agustus 1981 sebagai realisasi dari proyek pengembangan Tim Pengkajian Industri Hankam (TPIH) yang dibentuk pada awal 1980 - an. TPIH kemudian mengalami restrukturisasi dan perubahan nama menjadi Tim Pelaksana Pengembangan Industri Strategis (TPPIS) di tahun 1983. Hasil dari TPPIS adalah perintegrasian 10 perusahaan BUMN dibawah Badan Pengelola Industri Strategis (BPIS) dibawah Kementerian

Menristek yang dipimpin Habibie termasuk diantaranya yaitu INKA. Di tahun 1987 selain memproduksi dan rehabilitasi gerbong barang dan kereta penumpang, PT INKA diberikan kepercayaan untuk memulai pembuatan 4 unit KRL berjenis rheostatik untuk keperluan transportasi di Jabotabek. KRL rheostatik ini terbuat dari stainless steel dan menjadi generasi kedua KRL rheostatik yang berbody stainless steel setelah generasi pertamanya telah dibuat di Jepang dan diserahkan kepada Pemerintah Indonesia (“PT Inka Bermula Dari Bengkel Lokomotif,” 1987). Selanjutnya Pada tahun 1994 hasil alih teknologi dan konsorsium dari Belgia dan Belanda meluncurkan KRL terbaru dikenal sebagai KRL Phase II. KRL BN - Holec menjadi jawaban terhadap kebutuhan transportasi kereta api Jabotabek yang semakin meningkat. Sebagai langkah awal, di tahun 1994 diserahkan tujuh rangkaian KRL kepada Perumka dan sisanya direncanakan akan diberikan di tahun 1999 sebanyak 25 rangkaian. Meskipun KRL ini dibuat di Indonesia, namun beberapa komponen dalam pembuatan KRL menggunakan komponen impor dari kedua perusahaan yaitu Bombardier - La Brugeoise et Nivelles (BN) yang merupakan perusahaan konsorsium dari Belgia dan Holland Electric Ridderkerk / Brush HMA

Ridderkerk.NV (Holec) dari Belanda.

Pada tanggal 18 September 1996 KRL ini diperkenalkan kepada khalayak luas dengan dijadikan seremonial dalam rangka peresmian jalur ganda Depok - Bogor dan selanjutnya akan di - dinaskan pada lintas tersebut. Pemerintah akan menambah jadwal perjalanan KRL khususnya di lintas Jakarta - Bogor dengan menambah setiap bulannya 1 set KRL yang terdiri dari 4 rangkaian kereta selama 25 bulan, sehingga waktu tunggu antar kereta setiap 10 - 12 menit sekali. Sebelumnya, KRL ini memulai perjalanan perdananya dalam rangka uji coba di tanggal 7 April 1994 dari Jakarta menuju Serpong Tangerang Selatan ("No Title," 1994). Operasional KRL BN - Holec tidak hanya beroperasi di lintas Jakarta - Bogor dan Jakarta - Serpong namun juga meluas di sepanjang jalur KRL Jabotabek dengan layanan KRL ekspres yakni lintas Jakarta - Tangerang dengan KRL Benteng Ekspres, dan Jakarta - Bekasi dengan KRL Bekasi Ekspres bersama dengan KRL rheostatik stainless steel yang turut menjadi KRL ekspres di lintas Jabotabek.

D. Kesimpulan

Perkembangan perkeretaapian di Jabodetabek memiliki sejarah yang panjang dan mengalami pasang - surut di setiap zamannya. Dikala Pemerintahan Orde Lama angkutan kereta api merupakan sarana yang paling dianak - tirikan pada masanya. Buruknya perekonomian nasional berdampak pula dalam sektor infrastruktur yang mengalami kemunduran kondisi pada saat itu.

Memasuki pada masa Orde Baru situasi keamanan dan perekonomian yang lebih stabil membuat denyut nadi pembangunan kembali berjalan. Pada masa Orde Baru perkeretaapian yang semula menjadi anak - tiri pada masa Orde Lama mulai diperhatikan kembali keberadaannya. Pemerintah Orde Baru melakukan serangkaian pembangunan mapun revitalisasi sarana - sarana dan infrastuktur untuk diperbaharui kembali. Perkembangan perkeretaapian di Jabotabek terus berlanjut hingga memasuki akhir tahun 90 - an yang bertepatan berakhirnya rezim pemerintahan Orde Baru dan memasuki babak baru yakni periode era Reformasi.

E. Daftar Pustaka

Blackburn, S. (2012). Jakarta: Sejarah 400 Tahun (R. Karunia (Ed.); Juni 2012).

Jakarta: Masup Jakarta.

Fajarta, C. R. (2019, November 20). Pertumbuhan Penumpang KRL di Bodetabek Meningkat. Berita Satu.

Hanggoro, H. T. (2018, July 18). Tujuan Konsep Jabotabek Meleset? Historia.

Hanggoro, H. T. (2019a). Bus Pasar, Bus Kaum Pedagang. Historia. <https://historia.id/urban/articles/bus-pasar-bus-kaum-pedagang-P94b5>

Hanggoro, H. T. (2019c). Sebuah Keajaiban di Jakarta! Historia.

Hata, T. (2003). Improvement of Railway System in Jakarta Metropolitan Area. *Japan Railway & Transport Review*, 35, 36-44.

Irsyam, T. W. M. (2017). Berkembang dalam Bayang-Bayang Jakarta: Sejarah Depok 1950-1990-an. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.

Kereta Rel Listrik Jakarta-Bogor Mulai 2 September. (1976, August 30).

Kompas. No Title. (1994, April 8). Kompas.

Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta. (1977). Gita Jaya: Catatan H. Ali Sadikin, Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta 1966-1977 (S. Wirosardjono (Ed.)). Jakarta: PT Pangeran Djajakarta Offset.

PJKA Akan Bangun Jalur KA ke Cibinong. (1975, January 20). Berita Buana.

PT Inka Bermula dari Bengkel Lokomotif. (1987, October 20). Suara Karya.

Sugiyono. (2017). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabeta.