Persepsi Penjaga Perlindungan Kereta Terhadap Shift Jaga Di Masa Pandemi Covid-19 Pada Daop 1 Jakarta

Perception of Train Crossing Guards Against Shifts During the Covid-19 Pandemic in Daop 1 Jakarta

Dhina Setyo Oktaria

Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun
dhina@ppi.ac.id

ABSTRACT

This study discusses about train traffic and guard shifts in the covid-19 pandemic era whether it affects the perception of the train crossing guard (PJT) performance in the work area. This research used quantitative and qualitative method where the questionnaire distributed to the train crossing guard (PJT) in the working area of Daop 1 Jakarta. The result of the study showed that Partial t test of calculated values and tables then the value t calculate > t table where the guard shift (X2) gives a positive influence on perception (Y), while train traffic (X1) has no influence on perception (Y). Simultaneous F test if the value of F calculates > F where F calculates = 15,683 is greater than F table 3.04 meaning that train traffic (X1) and guard shift (X2) simultaneously affect perception (Y) with a value of 14.4%.

Keywords : railroad crossings; shift watch; perception of the guard

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini tentang lalu-lintas kereta api dan shift jaga di era pandemik covid-19 pengaruh persepsi kinerja PJL di wilayah kerja. Daop 1 Jakarta. Permasalahan pada penelitian ini adalah shift jaga pada pintu perlindungan kereta api. Metode penelitian berupa metode kuantitatif dan kualitatif. Metode penelitian yang digunakan adalah regresi linear berganda. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Uji t Parsial Shift jaga memberikan pengaruh terhadap persepsi sehingga berpengaruh positif terhadap persepsi, sedangkan lalu-lintas kereta api tidak ada pengaruh terhadap persepsi. Dan uji F hitung sebesar 15,683 lebih besar daripada F tabel 3,04 artinya lalu-lintas kereta api dan shift jaga secara simultan berpengaruh terhadap persepsi (Y) dengan nilai 14,4%.

Kata kunci : perlindungan kereta api; shift jaga; persepsi penjaga perlindungan

A. Pendahuluan

Penjaga perlindungan kereta api atau PJL sesuai dengan PM No 19 tahun 2011 tentang Sertifikasi Kecakapan Penjaga Perlindungan Kereta Api adalah orang yang menjaga perlindungan kereta api. Selain itu berdasarkan hasil penelitian di Perancis, Jepang dan Amerika menunjukkan bahwa tidak ada penemuan kluster Covid-19 di transportasi umum. Universitas Oxford juga menerbitkan jurnal yang menyatakan bahwa dengan

penerapan protokol kesehatan dapat mencegah terjadinya penyebaran Covid-19 kepada pengguna jasa transportasi umum.

Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa Petugas Jalur Perlindungan (PJT) didapatkan jawaban bahwa setiap satu pos jalur perlindungan terdapat empat orang PJL dengan pembagian shift antara lain, shift satu yaitu dari pukul 06.00 s.d 14.00, shift 2 dari pukul 14.00 s.d 20.00 dan shift ketiga dari

pukul 20.00 s.d 06.00, sedangkan satu petugas PJJ lainnya libur/off.

Permasalahan penelitian ini adalah persepsi penjaga perlintasan di masa Pandemi, dimana shift jaga terdapat 4 kali shift jaga yang memberatkan petugas jaga. Berdasarkan hal tersebut di atas, penulis ingin melakukan penelitian mengenai persepsi dari PJJ terhadap perjalanan lalu-lintas kereta api selama masa pandemik Covid-19 apakah memberikan pengaruh atau tidak, serta apakah pergantian shift jaga memberikan pengaruh terhadap kinerja dari PJJ di wilayah kerja Daop 1 Jakarta.

B. Kajian Pustaka

Berdasarkan pernyataan dari Joni Martinus selaku Vice President PT KAI bahwa berdasarkan hasil kajian dari para ahli kereta api merupakan moda transportasi yang aman digunakan selama pandemic Covid-19 dikarenakan telah menerapkan protokol yang ketat (Rahma, 2020) bahwa berdasarkan hasil kajian dari para ahli kereta api merupakan moda transportasi yang aman digunakan selama pandemic dikarenakan telah menerapkan protocol yang ketat. Selama pandemi Covid-19 terjadi perubahan jadwal terhadap kereta yang beroperasi di Indonesia. (Ryan, 2020) : 1. Kereta api berangkat dari Stasiun Gambir antara lain yaitu a) Kereta api Argo Parayangan berangkat dari stasiun Gambir menuju ke stasiun Bandung dengan jadwal berangkat tanggal 1 s.d 31 Oktober 2020 pukul 07.50 WIB; b) Kereta api Argo Dwipangga berangkat dari stasiun Gambir menuju ke stasiun Solobalapan dengan jadwal berangkat pada tanggal 1 s.d 31 Oktober 2020 pukul 08.00 WIB; c) Kereta api Argo Bromo Anggrek berangkat dari stasiun Gambir menuju ke stasiun Surabaya Turi dengan jadwal keberangkatan pada tanggal 1 s.d 31 Oktober 2020 pukul 08.15 WIB; d) Kereta api Argo Parahyangan Excellent berangkat dari stasiun Gambir menuju ke stasiun Bandung dengan jadwal keberangkatan pada tanggal 1 s.d 31 Oktober 2020 pukul 15.40 WIB; e) Kereta api Bima berangkat dari stasiun Gambir menuju ke

stasiun Surabaya Gubeng dengan jadwal keberangkatan pada tanggal 1 s.d 31 Oktober 2020 pukul 16.40 WIB; f) Kereta api Argo Bromo Anggrek berangkat dari stasiun Gambir menuju ke stasiun Surabaya Turi dengan jadwal keberangkatan pada tanggal 1 s.d 31 Oktober 2020 pukul 20.30 WIB; g) Kereta api Gajayana berangkat dari stasiun Gambir menuju ke stasiun Malang dengan jadwal keberangkatan pada tanggal 2, 9, 16, 23, 30 Oktober 2020 pukul 18.00 WIB; h) Kereta api Argo Lawu berangkat dari stasiun Gambir menuju ke stasiun Solobalapan dengan jadwal keberangkatan pada tanggal 1, 2, 3, 5, 9, 10, 11, 12, 16, 23, 30 Oktober 2020 pukul 21.00 WIB; i) Kereta api Taksaka berangkat dari stasiun Gambir menuju ke stasiun Yogyakarta dengan jadwal keberangkatan pada tanggal 4, 8, 15, 22, 29 Oktober 2020 pukul 21.30 WIB. 2) Kereta api berangkat dari Stasiun Pasar Senen a) Kereta api Bengawan berangkat dari stasiun Pasar Senen menuju ke stasiun Purwosari dengan jadwal keberangkatan pada tanggal 1 s.d 31 Oktober 2020 pukul 06.30 WIB ; b) Kereta api Tegal Expres berangkat dari stasiun Pasar Senen menuju ke stasiun Tegal dengan tanggal keberangkatan pada tanggal 1 s.d 31 Oktober 2020 pukul 07.40 WIB; c) Kereta api Dharmawangsa berangkat dari stasiun Pasar Senen menuju ke stasiun Surabaya Pasar Turi dengan jadwal keberangkatan pada tanggal 3, 4, 10, 11, 17, 18, 24, 25, 31 Oktober 2020 pukul 08.25 WIB; d) Kereta api Serayu Pagi berangkat dari stasiun Pasar Senen menuju ke stasiun Purwokerto dengan tanggal keberangkatan pada 1 s.d 31 Oktober 2020 pukul 09.15 WIB; e) Kereta api Matarmaja berangkat dari stasiun Pasar Senen menuju ke stasiun Malang dengan jadwal berangkat pada tanggal 1 s.d 31 Oktober 2020 pukul 10.30 WIB; f) Kereta api Brantas berangkat dari stasiun Pasar Senen menuju ke stasiun Blitar dengan jadwal berangkat pada tanggal 2, 9, 16, 23, 30 Oktober 2020 pukul 13.30 WIB; g) Kereta api Kertajaya berangkat dari stasiun Pasar Senen menuju ke stasiun Surabaya Pasar Turi dengan jadwal berangkat pada tanggal 1 s.d 31 Oktober

2020 pukul 14.10 WIB: h) Kereta api Jayabaya berangkat dari stasiun Pasar Senen menuju ke stasiun Malang berangkat pada tanggal 2, 8, 9, 16, 23, 30 Oktober 2020 pukul 16.55 WIB; i) Kereta api Serayu Malam berangkat dari stasiun Pasar Senen menuju ke stasiun Purwokerto dengan jadwal berangkat pada tanggal 1 s.d 31 Oktober 2020 pukul 21.25 WIB. 3. Dari Stasiun Jakarta Kota a) Kereta api Jayakarta berangkat dari stasiun Jakarta Kota menuju ke stasiun Surabaya Gubeng dengan jadwal berangkat pada tanggal 1 s.d 31 Oktober 2020 pukul 11.45 WIB.

Covid-19 diumumkan secara resmi pertama kali di Indonesia pada tanggal 2 Maret 2020. Berdasarkan peraturan yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan (Publik, 2020) berupa PM No 25 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi Selama Masa Mudik Idul Fitri Tahun 1441 Hijriah Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease (Covid-19) (*Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 25 Tahun 2020 Tentang Pengendalian Transportasi Selama Masa Mudik Idul Fitri Tahun 1441 Hijriah Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Covid-19*, 2020) yang pada intinya pemerintah melarang masyarakat mudik dengan melakukan pengendalian transportasi dengan cara melakukan pembatasan penggunaan prasarana transportasi terutama untuk transportasi dengan tujuan keluar dan/atau masuk wilayah pembatasan sosial berskala besar (PSBB); zona merah penyebaran Covid19; aglomerasi yang telah ditetapkan sebagai wilayah PSBB. PM No 25 Tahun 2020 juga mengatur tentang jenis prasarana transportasi yang dilarang salah satunya adalah

transportasi perkeretaapian yaitu untuk perjalanan kereta api antarkota dan perjalanan kereta api perkotaan. Persepsi adalah (Agung, 2012) pengamatan terhadap suatu obyek atau peristiwa yang kemudian akan diperoleh hasil penafsiran terhadap obyek atau peristiwa tersebut.

C. Metode Penelitian

Lokasi penelitian dan obyek penelitian ini adalah PJJ yang bekerja di wilayah kerja Daop 1 Jakarta dengan pertimbangan bahwa Daop 1 Jakarta merupakan sentral dari lalu-lintas perkeretaapian di Indonesia karena hampir semua kereta api di pulau jawa berangkat atau berhenti dari Jakarta. Sedangkan untuk jenis penelitian ini berupa penelitian kuantitatif dan kualitatif. Teknik pengambilan sampel berupa Teknik Non-Probability Sampling dengan teknik non random sampling dengan memakai *accidental sampling* yaitu memilih seluruh PJJ di wilayah kerja Daop 1 Jakarta secara acak dengan menghubungi 190 orang PJJ yang telah mengisi kuesioner melalui google form lewat whatsapp dan melakukan wawancara singkat dengan PJJ. Tehnik analisis data terdiri dari Analisis Statistik Deskriptif, Regresi distribusi normal, Koefisien untuk uji Multikolinieritas dan VIF

D. Hasil dan Pembahasan

Uji validitas dilakukan untuk mengetahui kevalidan dari pertanyaan dari kuesioner. Dikarenakan jumlah responden atau sampel sebanyak PJJ maka dipakai rumus :

$df = n-2$ dengan signifikansi 5%

$df = 190 - 2 = 188$, di dalam tabel r dengan signifikansi 5% di peroleh angka : 0,1424

Tabel 1 Validitas dan Reliabilitas Pertanyaan Kuesioner

N o	Pertanyaan	Person Correlation	Sig (2- tailed)	Cronbac h Alpha
1	Apakah menurut anda pandemik covid-19 memberi pengaruh terhadap persepsi dari PJJ di wilayah kerja Daop 1?	0.761	0.000	-0.036
2	Apakah pandemik covid-19 memberi pengaruh pada lalu – lintas kereta api yang lewat di wilayah kerja PJJ Daop 1?	0.393	0.000	0.539
3	Apakah shift kerja (shift I, Shift II, Shift III dan off) selama pandemik covid-19 memberi pengaruh pada PJJ di wilayah kerja Daop 1?	0.778	0.000	0.114

Pada tabel 1 di atas diperoleh data bahwa pertanyaan kuesioner valid dikarenakan untuk pertanyaan pertama nilai pearson correlation adalah $0.761 > 0.1424$, untuk pertanyaan kedua nilai pearson correlation adalah $1 > 0.1424$, dan untuk pertanyaan ketiga nilai pearson correlation adalah $1 > 0.1424$. Sedangkan untuk signifikansi data semua pertanyaan adalah reliabel dikarenakan untuk pertanyaan pertama nilai signifikansi adalah $0.000 < 0.01$, untuk pertanyaan kedua nilai

signifikansi adalah $0.000 < 0.01$ dan untuk pertanyaan ketiga nilai signifikansi adalah $0.000 < 0.01$. Jadi uji validitas didapatkan hasil valid. Sedangkan untuk uji reliabilitas adalah untuk mengetahui konsistensi dari kuesioner. Berdasarkan tabel 1.1. di atas di dapatkan nilai $0.365 < 0.60$ sehingga untuk uji reliabilitas didapatkan hasil bahwa kurang reliabel. Berikut disajikan tabel tentang statistik deskriptif terhadap PJJ Daop 1 Jakarta.

Tabel 2 Statistik Deskriptif

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Y1	190	1	3	2.69	.576
X1	190	1	3	1.82	.415
X2	190	1	3	2.18	.415
lama_bekerja	190	0	20	4.67	2.499
Umur	190	18	47	29.54	6.515
Valid N (listwise)	190				

Pada tabel 2 di atas maka di dapatkan hasil bahwa lama bekerja PJJ di Daop 1 Jakarta rata-rata adalah selama 4.67 tahun. Untuk umur rata-rata PJJ yang bekerja di Daop 1 adalah 29.54 tahun. Sedangkan untuk persepsi dari PJJ di wilayah kerja Daop 1 Jakarta selama pandemik Covid-19 ini rata-rata PJJ menjawab dengan skor 2.69. Untuk pertanyaan pandemik Covid-19 apakah memberi pengaruh pada lalu – lintas kereta api yang lewat di wilayah kerja PJJ Daop 1

Jakarta maka jawaban atau skor rata-rata dari responden adalah 1.82. Dan terakhir untuk pertanyaan apakah shift kerja (shift 1, Shift 2, Shift 3 dan off) selama pandemik Covid-19 memberi pengaruh pada PJJ di wilayah kerja Daop 1 maka di peroleh jawaban atau skor rata-rata 2.18.

Model regresi dikatakan berdistribusi normal jika data plotting atau titik-titik yang menggambarkan data sesungguhnya mengikuti garis diagonal.

Gambar 1 Model Regresi Distribusi Normal

Pada gambar 1 di atas maka data dikatakan berdistribusi normal dikarenakan data plotting atau titik-titik yang menggambarkan data sesungguhnya mengikuti garis diagonal. Uji

Multikolinieritas tolerance adalah dasar pengambilan keputusan uji multikolinieritas tolerance dan VIF, jika nilai tolerance > 0.0100 dan $VIF < 10,00$ maka tidak terjadi gejala multikolinieritas.

Tabel 3 Koefisien untuk uji Multikolinieritas dan VIF

Model	Sig.	Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
(Constant)	.000		
1 shift jaga	.000	1.000	1.000
lalu-lintas KA	.296	1.000	1.000

Sumber : SPSS 25 dan diolah oleh penulis

Pada tabel 3 di atas di peroleh hasil bahwa nilai tolerance untuk shift jaga (X2) adalah 1,000, sedangkan nilai 1,000 $> 0,0100$ sehingga tidak multikolinieritas, selain itu VIF untuk shift jaga (X2) adalah sebesar 1,000 dimana berarti 1,000 $< 10,00$ maka tidak terjadi gejala multikolinieritas. Sedangkan untuk lalu lintas kereta api (X1) nilai tolerance adalah 1,000, sedangkan nilai 1,000 $> 0,0100$ sehingga tidak multikolinieritas, selain itu VIF untuk lalu-lintas kereta api (X1) adalah 1,000,

sedangkan nilai 1,000 $> 0,0100$ sehingga tidak multikolinieritas. Sehingga syarat untuk tidak adanya multikolinieritas terpenuhi.

Dasar pengambilan keputusan dalam uji heteroskedastisitas adalah bila tidak ada pola yang jelas berupa bergelombang, melebar dan kemudian menyempit maka pada gambar scatterplots, serta titik-titik tersebut akan menyebar di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y.

Gambar 2 Scatterplots

Pada gambar 2 di atas maka ditemukan bahwa *scatterplots*, serta titik-titiknya menyebar di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y dan juga tidak ditemukan titik-titik yang berupa gelombang, melebar dan kemudian menyempit, sehingga

heteroskedastisitas terpenuhi. Dasar pengambilan keputusan uji autokorelasi Durbin Watson berdasarkan pendapat dari (Ghozali, 2016) adalah dengan tidak adanya gejala autokorelasi, jika nilai Durbin Watson terletak antara du sampai dengan $(4-du)$.

Tabel 4 Durbin Watson

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.379 ^a	.144	.134	.536	2.062

a. Predictors: (Constant), lalu-lintas KA, shift jaga
b. Dependent Variable: persepsi

Sumber : SPSS 25 dan diolah oleh penulis

Pada tabel 4 di atas maka nilai du dicari pada distribusi nilai tabel Durbin Watson. Dengan rumus bahwa nilai $du < Durbin\ Watson < 4-du$. Maka di dapatkan bahwa nilai du dicari pada distribusi nilai tabel Durbin Watson berdasarkan $k(2)$ dan $N(190)$ dengan signifikansi 5%. Maka nilai du di dapat dari tabel distribusi Durbin Watson dengan nilai signifikansi 0,005 dan k adalah 2 pada garis N adalah 190 diperoleh nilai 1.7838. Sedangkan untuk nilai Durbin Watson sesuai tabel adalah 2,062. Dan untuk

nilai $4-du$ maka $4-1,7838 = 2,2162$. Sehingga sesuai rumus $du < Durbin\ Watson < 4-du = 1.7838 < 2,062 < 2,2162$, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada gejala autokorelasi.

Adapun dasar pengambilan keputusan untuk uji t Parsial (regresi linier berganda) berdasarkan nilai signifikansi, menurut Imam Ghozali (2013 : 101) jika nilai $sig < 0,05$ maka artinya variabel independent (X_1 dan X_2) secara parsial berpengaruh terhadap variabel dependent (Y).

Tabel 5 Koefisien

	Model	Sig.	Collinearity Statistics	
			Tolerance	VIF
1	(Constant)	.000		
	shift jaga	.000	1.000	1.000
	lalu-lintas KA	.296	1.000	1.000

Sumber : SPSS 25 dan diolah oleh penulis

Pada tabel 5 di atas maka dapat disimpulkan bahwa Shift jaga (X2) mempunyai nilai 0,000, sedangkan nilai signifikansi adalah 0,05 maka sesuai dengan rumus bahwa jika nilai $\text{sig} < 0,05$ dimana $0,000 < 0,05$ maka shift jaga (X2) memberikan pengaruh terhadap persepsi (Y). Kemudian untuk lalu lintas kereta api (X1) mempunyai nilai 0,296 sedangkan nilai signifikansi adalah 0,05 maka sesuai dengan rumus bahwa jika nilai $\text{sig} > 0,05$ dimana $0,296 > 0,05$ maka lalu-lintas kereta api (X1) tidak memberikan pengaruh terhadap persepsi (Y).

Adapun dasar pengambilan keputusan uji t Parsial (regresi linier berganda) berdasarkan nilai hitung dan tabel maka menurut V wiratna Sujarweni (2014 : 155) jika nilai t hitung $>$ t tabel maka artinya variabel independent (X1 dan X2) secara parsial berpengaruh terhadap variabel dependent Y. Dengan rumus mencari t tabel $= \alpha/2: n-k-1 = 0.05/2 : 190-2-1 = 0,025 : 187$, Dimana nilai dari t tabel dengan signifikansi 0,025 di angka 187 adalah 1,97273.

Gambar 3 Histogram

Pada gambar 3 di atas maka diperoleh hasil bahwa shift jaga (X2) memberikan pengaruh positif terhadap persepsi (Y), sedangkan lalu-lintas kereta api (X1) tidak ada pengaruh terhadap persepsi (Y).

Adapun dasar dalam pengambilan keputusan uji F simultan (regresi linier

berganda) berdasarkan nilai signifikansi menurut (Ghozali, 2016) jika nilai $\text{sig} < 0.05$ maka artinya variabel independent (X) secara simultan berpengaruh terhadap variabel dependent (Y).

Tabel 6 Anova

	Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	9.003	2	4.502	15.683	.000 ^b
	Residual	53.676	187	.287		
	Total	62.679	189			

a. Dependent Variable: persepsi

b. Predictors: (Constant), lalu-lintas KA, shift jaga

Sumber : SPSS 25 dan diolah oleh penulis

Berdasarkan tabel 6 di atas maka didapatkan dasar pengambilan jika nilai sig < 0.05 maka artinya variabel independent (X) secara simultan berpengaruh terhadap variabel dependent (Y). Dimana signifikansi $0,000 < 0,05$ maka dapat dikatakan bahwa artinya variabel independent yaitu lalu-lintas kereta api (X1) dan shift jaga (X2) sebagai variabel independent secara simultan berpengaruh terhadap persepsi (Y) atau variabel dependent.

Begitu pula dalam keputusan uji F simultan (regresi linier berganda)

berdasarkan nilai hitung dan tabel. Menurut V wiratna Sujarweni (2014 : 154) jika nilai F hitung > F tabel maka artinya variabel independent X secara simultan berpengaruh terhadap variabel dependant (Y). Adapun Rumus mencari F tabel = (k; n-k) = (2: 190-2) = (2 :188) = 3,04. Sehingga F hitung = 15,683 lebih besar daripada F tabel 3,04 dan didapatkan kesimpulan bahwa uji F simultan artinya lalu-lintas kereta api (X1) dan shift jaga (X2) secara simultan berpengaruh terhadap persepsi (Y)

Tabel 7 Pengaruh Keseluruhan

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.379 ^a	.144	.134	.536	2.062

a. Predictors: (Constant), lalu-lintas KA, shift jaga

b. Dependent Variable: persepsi

Sumber : SPSS 25 dan diolah oleh penulis

Maka didapatkan bahwa pengaruh yang diberikan variabel X yaitu lalu-lintas kereta api (X1) dan shift jaga (X2) baik secara parsial maupun simultan terdapat variabel Y atau persepsi adalah sebanyak R square dibagi 100 % yaitu 14,4%.

Selain kuesioner dengan pertanyaan tertutup, penulis juga mengajukan beberapa pertanyaan dengan kuesioner terbuka, artinya PJJ dapat memberikan jawaban bebas tidak terikat dengan jawaban multiple choice. PJJ Daop 1 Jakarta hampir menjadi titik asal sekaligus tujuan akhir dari perjalanan lalu-lintas kereta api yang dipilih oleh pelanggan. Adapun data Daerah Operasi (Daop) di wilayah pulau jawa terdiri dari : Daop 1 Jakarta, Daop 2 Bandung, Daop 3 Cirebon, Daop 4 Semarang, Daop 5 Purwokert, Daop

6 Yogyakarta, Daop 7 Madiun, Daop 8 Surabaya dan Daop 9 Jember.

Berdasarkan data statistik deskriptif di dapat hasil bahwa untuk kinerja PJJ selama pandemik Covid-19 adalah 5.8% merasa berkurang kinerjanya, 19.5% merasa cukup kinerjanya dan sebanyak 74.7% merasa sudah maksimal kinerjanya. Berdasarkan jawaban responden dari hasil pengolahan kuesioner dengan SPSS 25 dengan uji regresi linier berganda untuk uji t Parsial (regresi linier berganda) berdasarkan nilai signifikansi dapat disimpulkan bahwa Shift jaga (X2) mempunyai nilai 0,000, sedangkan nilai signifikansi adalah 0,05 maka sesuai dengan rumus bahwa jika nilai sig < 0,05 dimana $0,000 < 0,05$ maka shift jaga (X2) memberikan pengaruh terhadap persepsi (Y).

Kemudian untuk lalu lintas kereta api (X1) mempunyai nilai 0,296 sedangkan nilai signifikansi adalah 0,05 maka sesuai dengan rumus bahwa jika nilai $\text{sig} > 0,05$ dimana $0,296 > 0,05$ maka lalu-lintas kereta api (X1) tidak memberikan pengaruh terhadap persepsi (Y). uji t Parsial (regresi linier berganda) berdasarkan nilai hitung dan tabel diperoleh hasil bahwa shift jaga (X2) memberikan pengaruh positif terhadap persepsi (Y), sedangkan lalu-lintas kereta api (X1) tidak ada pengaruh terhadap persepsi (Y).

Namun berdasarkan uji F simultan maka di dapatkan bahwa variabel independent (X) secara simultan berpengaruh terhadap variabel dependent (Y). Dimana signifikansi $0,000 < 0,05$ maka dapat dikatakan bahwa artinya variabel independent yaitu lalu-lintas kereta api (X1) dan shift jaga (X2) sebagai variabel independent secara simultan berpengaruh terhadap persepsi (Y) atau variabel dependent. Begitu pula dalam keputusan uji F simultan (regresi linier berganda) berdasarkan nilai hitung dan tabel. sehingga F hitung = 15,683 lebih besar daripada F tabel 3,04 dan didapatkan kesimpulan bahwa uji F simultan artinya lalu-lintas kereta api atau X1 dan shift jaga atau X2 secara simultan berpengaruh terhadap persepsi (Y). Variabel X yaitu lalu-lintas kereta api atau X1 dan shift jaga atau X2 baik secara parsial maupun simultan terdapat variabel Y atau persepsi adalah sebanyak R square dibagi 100 % yaitu 14,4%.

Berdasarkan hasil di pengolahan data dan analisis tersebut maka dapat disimpulkan bahwa PJJ selama pandemik Covid-19 dalam bekerja tidak terpengaruh dengan lalu-lintas kereta api yang melewati wilayah kerja Daop 1 Jakarta, dimana terjadi pengurangan jumlah kereta yang hampir mencapai setengahnya dibandingkan dengan hari normal sebelum adanya pandemik Covid-19 melanda di Indonesia. Walaupun tidak memberikan pengaruh secara parsial namun pada saat variabel independent lalu-lintas kereta api (X1) dan shift jaga (X2) digabung hal tersebut ternyata memberikan hasil

memberikan pengaruh terhadap persepsi PJJ di wilayah kerja Daop 1 Jakarta sebesar 14,4%.

Sedangkan untuk shift jaga ternyata memberikan pengaruh terhadap persepsi dari PJJ di wilayah Daop 1 Jakarta. Dalam satu PJJ atau pos penjaga perlintasan kereta api (PJJ) masing-masing terdapat empat orang PJJ dimana dalam satu hari kerja terdapat tiga kali shift jaga yaitu antara dari pukul 06 s.d 14.00, shift 2 dari pukul 14.00 s.d 20.00 dan shift ketiga dari pukul 20.00 s.d 06.00, sedangkan satu petugas PJJ lainnya libur/off. Hal tersebut artinya seorang PJJ di dalam pos PJJ dalam sehari bekerja selama 8 jam atau dapat shift jaga off. Berdasarkan penelitian sebelumnya (Febriani, 2019) didapatkan hasil bahwa analisis tingkat resiko kelelahan dilakukan menggunakan metode kualitatif dan dihitung dengan mengalikan nilai consequences dan nilai likelihood. Hasil penelitian menunjukan seluruh petugas penjaga perlintasan kereta api yang diwawancarai mengaku sering mengalami kelelahan. Gejala yang dirasakan ialah tingkat kantuk meningkat ketika bertugas shift malam, merasa bosan dengan pekerjaannya, sering memaksakan diri dengan pekerjaan, kurangnya waktu istirahat, dan gangguan tidur. Hal ini dapat disimpulkan bahwa shift jaga memberikan pengaruh terhadap persepsi dari PJJ. Walaupun pada hasil akhir didapatkan hasil bahwa lalu-lintas kereta api dan shift jaga memberikan pengaruh persepsi terhadap PJJ di wilayah kerja Daop 1 Jakarta hanya sebesar 14,4% namun hal tersebut tetap harus mendapatkan perhatian dikarenakan keselamatan adalah hal yang mutlak tidak bisa ditawar.

E. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka di dapatkan kesimpulan dan saran sebagai berikut :

PJJ di Daop 1 Jakarta rata-rata lama bekerja adalah selama 4.67 tahun dan umur rata-rata PJJ adalah 29.54 tahun. Sedangkan untuk persepsi dari PJJ di wilayah kerja Daop 1 Jakarta selama pandemik Covid-19

ini rata-rata PJJ menjawab dengan skor 2.69. Untuk pertanyaan pandemik Covid-19 apakah memberi pengaruh pada lalu – lintas kereta api yang lewat di wilayah kerja PJJ Daop 1 Jakarta maka jawaban atau skor rata-rata dari responden adalah 1.82. Dan untuk pertanyaan apakah shift kerja (shift 1, Shift 2, Shift 3 dan off) selama pandemik Covid-19 memberi pengaruh sebesar 2.18.

Hasil uji regresi linier berganda untuk uji t Parsial berdasarkan nilai signifikansi shift jaga (X2) memberikan pengaruh terhadap persepsi (Y). Dan untuk lalu lintas kereta api (X1) tidak memberikan pengaruh terhadap persepsi (Y). Hasil uji t Parsial (regresi linier berganda) berdasarkan nilai hitung dan tabel diperoleh hasil bahwa shift jaga (X2) memberikan pengaruh positif terhadap persepsi (Y), sedangkan lalu-lintas kereta api (X1) tidak ada pengaruh terhadap persepsi (Y).

Hasil uji F simultan (keseluruhan) variabel independent yaitu lalu-lintas kereta api (X1) dan shift jaga (X2) sebagai variabel independent secara simultan berpengaruh terhadap persepsi (Y) atau variabel dependent. Begitu pula dalam keputusan uji F simultan (regresi linier berganda) berdasarkan nilai hitung dan tabel didapatkan kesimpulan bahwa lalu-lintas kereta api (X1) dan shift jaga (X2) secara simultan berpengaruh terhadap persepsi (Y). Variabel X yaitu lalu-lintas kereta api (X1) dan shift jaga (X2) baik secara parsial maupun simultan terhadap variabel (Y) atau persepsi adalah sebanyak 14,4%.

F. Daftar Pustaka

Agung, W. (2012). *Persepsi Siswa Kelas XI SMAN 1 Depok Sleman Terhadap Kegiatan Belajar Mengajar Pendidikan Jasmani Tahun 2010/2011*.

7–22.

Febriani, A. (2019). Analisis Tingkat Resiko Kelelahan Kerja pada Petugas Penjaga Perlintasan Kereta A di Stasiun Kota Semarang. In *Analisis Tingkat Resiko Kelelahan Kerja pada Petugas Penjaga Perlintasan Kereta A di Stasiun Kota Semarang*. <https://doi.org/10.22201/fq.18708404e.2004.3.66178>

Ghozali, I. (2016). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 23*. (Edisi 8). Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 25 Tahun 2020 Tentang Pengendalian Transportasi Selama Masa Mudik Idul Fitri Tahun 1441 Hijriah Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Covid-19. (2020).

Publik, B. K. dan I. (2020). Kemenhub Terbitkan Permenhub Pengendalian Transportasi Mudik Idul Fitri 1441 H. [Http://Dephub.Go.Id/Post/Read/Kemenhub-Terbitkan-Permenhub-Pengendalian-Transportasi-Mudik-Idul-Fitri-1441-H](http://Dephub.Go.Id/Post/Read/Kemenhub-Terbitkan-Permenhub-Pengendalian-Transportasi-Mudik-Idul-Fitri-1441-H).

Rahma, A. (2020). KAI Klaim Kereta Api Jadi Moda Transportasi Paling Aman di Tengah Pandemi. <https://www.liputan6.com/bisnis/read/4350154/kai-klaim-kereta-api-jadi-moda-transportasi-paling-aman-di-tengah-pandemi>.

Ryan, N. A. (2020, October). Jadwal KA dari Jakarta Bulan Oktober 2020, Ada 19 Kereta Api. <https://travel.kompas.com/read/2020/10/07/192000727/jadwal-ka-dari-jakarta-bulan-oktober-2020-ada-19-kereta-api?page=all>.