

KAJIAN KETERLAMBATAN KEDATANGAN KERETA API PENUMPANG TERHADAP KINERJA OPERASI DAERAH OPERASI 1 JAKARTA

Masjraul Hidayat
STMT Trisakti
masjraul@indosat.net.id

Djajo Anggoro
STMT Trisakti
stmt@indosat.net.id

Iqbal Firdaus
STMT Trisakti
edhie.budi@gmail.com

ABSTRACT

The purpose of the research is to analyze the effect of the delay arrival of railway to the operational performance of the first regional in Jakarta. To solve the problem, the research used some methods; unstructured data collecting, library research, and companies' data. While for the data analysis used simple linear regression, basic counting of railway delay arrival and operational performance. The results show that there is an effect of the railway delay arrival (X) as 38.44 to the operational performance of the first regional (Y) with the interpretation of coefficient correlation as 0.62. The results mean that the effect is strong enough.

Keywords; delay arrival, railway, operational performance

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan urat nadi perekonomian bagi sebuah negara dan menjadi salah satu kebutuhan vital bagi masyarakat, baik transportasi darat, udara, maupun laut. Transportasi adalah sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan (Nasution, 2008). Kebutuhan jasa transportasi erat kaitannya dengan pola pergerakan atau penyebaran perjalanan masyarakat yang menjadi pengguna jasa (penumpang). Kereta api juga diyakini dapat menjadi salah satu moda transportasi yang dapat diandalkan sebagai angkutan penumpang dan barang yang menjadikan salah satu penggerak utama perekonomian nasional. Kereta api merupakan moda transportasi massal yang paling efektif, baik untuk jarak jauh maupun dekat, serta dapat memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam mempermudah dan mengakomodasi seluruh aktifitas ekonomi

dan sosial. Tidak heran bila kereta api merupakan transportasi massal yang sangat diminati oleh masyarakat untuk dapat sampai ke tujuan dengan cepat. Untuk mewujudkan transportasi massal yang baik maka PT Kereta Api Indonesia (Persero) harus memberikan pelayanan dan keselamatan yang optimal kepada masyarakat. Seperti Kereta Api harus datang tepat waktu di stasiun tujuan sesuai dengan waktu yang tertera di tiket penumpang. Untuk itu dibuatlah program agar kereta api tidak datang terlambat ketika tiba di stasiun tujuan dan jangka panjang. Salah satu usaha dari PT Kereta Api Indonesia untuk menekan angka keterlambatan salah satunya adalah dengan mengupayakan agar perjalanan kereta api sesuai dengan Gapeka (Grafik Perjalanan Kereta Api) serta memberikan prioritas dalam persilangan dan penyusulan serta koordinasi beberapa pihak seperti Pusdalopka (Pusat Pengendali Operasi Kereta Api), Masinis,

PPKA (Pengatur Perjalanan Kereta Api) serta dukungan sistem seperti Sipoka (Standar Induk Operasi Kereta Api). Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui seberapa besar kajian keterlambatan kedatangan kereta api khususnya kereta api penumpang terhadap realisasi kinerja operasi daerah operasi 1 Jakarta untuk dapat diketahui apa saja penyebab keterlambatan kedatangan kereta api khususnya kereta api penumpang, program yang diinginkan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) dapat terealisasi, dapat menetapkan program yang ingin dicapai selanjutnya, serta dapat mengetahui kinerja yang telah dicapai oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero).

KAJIAN PUSTAKA

Jenis kendaraan angkutan di jalan yang digunakan untuk melayani orang atau barang, dari satu tempat ke tempat lain di daratan (Salim, 2008), seperti mobil, motor, bus, truk, kereta api dan lain – lain. Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian Pasal 1, Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api. Kereta Api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalan kereta api. Prasarana kereta api adalah jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan. Jalur kereta api adalah jalur yang terdiri atas rangkaian petak jalan rel yang meliputi ruang manfaat jalur kereta api, ruang milik jalur kereta api, dan ruang pengawasan jalur kereta api, termasuk bagian atas dan bawahnya yang diperuntukkan bagi lalu lintas kereta api. Jaringan jalur kereta api adalah seluruh jalur kereta api yang terkait satu dengan yang lain

yang menghubungkan berbagai tempat sehingga merupakan satu sistem. Jalur kereta api khusus adalah jalur kereta api yang digunakan secara khusus oleh badan usaha tertentu untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha tersebut. Jalan rel adalah satu kesatuan konstruksi yang terbuat dari baja, beton, atau konstruksi lain yang terletak di permukaan, di bawah, dan di atas tanah atau bergantung beserta perangkatnya yang mengarahkan jalannya kereta api. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 tahun 2014 tentang Tata Cara Penetapan Jaringan Pelayanan dan Lintas Pelayanan Perkeretaapian, Grafik Perjalanan Kereta Api yang selanjutnya disebut Gapeka adalah pedoman pengaturan pelaksanaan perjalanan kereta api yang digambarkan dalam bentuk garis yang menunjukkan stasiun, waktu, jarak, kecepatan, dan posisi perjalanan kereta api mulai dari berangkat, bersilang, bersusulan, dan berhenti yang digambarkan secara grafis untuk pengendalian perjalanan kereta api.

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini menggunakan populasi sebesar 1104 pada Keterlambatan kedatangan Kereta Api Penumpang, dan 890 pada Realisasi Kinerja Operasi; dan sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. (Sugiyono, 2015). Sampel pada penelitian ini 12 bulan, dikarenakan data yang digunakan adalah data bulanan dan dihitung dalam tahunan. Metode pengumpulan data dengan menggunakan tehnik wawancara dan pengumpulan data sekunder dengan data-data dari perusahaan. Teknik analisis data menggunakan, regresi liniear sederhana, , koefisien korelasi, koefisien penentu, Uji t dan Hipotesis asosiatif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Analisis Keterlambatan Kedatangan

Kereta Api Penumpang di Lintas Daerah Operasi 1 Jakarta

Pada bulan Januari sampai dengan April 2015 batas toleransi keterlambatan kedatangan kereta api untuk kelas eksekutif sebesar 35 menit, kelas bisnis 45 menit dan kelas ekonomi 30 menit dengan jumlah per bulan 110 menit. Pada bulan Mei sampai dengan bulan Desember tahun 2015 terjadi perubahan batas toleransi keterlambatan kedatangan kereta api penumpang, untuk kelas eksekutif pada bulan sebelumnya sebesar 35 menit menjadi 20 menit, untuk kelas bisnis pada bulan sebelumnya sebesar 45 menit menjadi 29 menit, dan untuk kelas ekonomi pada bulan sebelumnya sebesar 30 menit menjadi 34 menit dengan jumlah per bulan menjadi 83 menit. Rata – rata secara keseluruhan dalam satu tahun untuk kelas eksekutif sebesar 25,00 menit, rata – rata kelas bisnis 34,33 menit, rata – rata kelas ekonomi 32,67 menit. Batas toleransi keterlambatan kedatangan kereta api penumpang untuk kelas eksekutif diturunkan $35 - 20 = 15$ menit dan untuk kelas bisnis diturunkan $45 - 29 = 16$ menit, sedangkan untuk kelas ekonomi batas toleransi keterlambatan kedatangan ditambah 4 menit dari semula 30 menit menjadi 34 menit.

B. Analisis Kinerja Operasi Daerah Operasi 1 Jakarta

Berdasarkan kinerja operasi daerah operasi 1 Jakarta selama 12 bulan, terdapat beberapa bulan dalam satu tahun pada tahun 2015 tidak mencapai target yang mengakibatkan kinerja operasi menurun dan waktu keterlambatan kedatangan kereta api penumpang meningkat. Terdapat pula beberapa bulan dalam satu tahun yang dapat mencapai target yang mengakibatkan kinerja operasi meningkat dan waktu keterlambatan

kedatangan kereta api penumpang menurun. Bahwa setiap bulannya terdapat kenaikan dan penurunan kinerja operasi yang terjadi di daerah operasi 1 Jakarta pada kereta api penumpang kelas eksekutif, kelas bisnis dan kelas ekonomi selama tahun 2015 yang berkajian pada kenaikan dan penurunan keterlambatan kedatangan kereta api penumpang. Berikut ini adalah analisis perkembangan kinerja operasi yang terjadi di daerah operasi 1 Jakarta selama tahun 2015 :

a) Pada bulan Januari, kereta api kelas eksekutif yang terlambat datang realisasinya adalah 31 menit, pada kereta api kelas bisnis yang terlambat datang realisasinya adalah sebesar 48 menit, dan kereta api kelas ekonomi yang terlambat datang realisasinya sebesar 31 menit. Setelah di hitung pada tiga kelas kereta api penumpang diatas, untuk bulan Januari jumlah keterlambatan kedatangan kereta api penumpang realisasinya sebesar 110 menit; b) Pada bulan Februari, kereta api kelas eksekutif yang terlambat datang realisasinya adalah 32 menit, pada kereta api kelas bisnis yang terlambat datang realisasinya adalah sebesar 47 menit, dan kereta api kelas ekonomi yang terlambat datang realisasinya sebesar 50 menit. Dan setelah di hitung pada tiga kelas diatas, untuk bulan Februari jumlah keterlambatan kedatangan kereta api penumpang realisasinya sebesar 129 menit. Terjadi penurunan kinerja operasi dari bulan sebelumnya sebesar 110 menit pada bulan Februari menjadi 129 menit, artinya keterlambatan kereta api meningkat yang mengakibatkan adanya perbedaan dengan bulan sebelumnya sebesar $129 - 110 = 19$ menit. Penurunan ini terjadi karena pada bulan Februari terjadi banjir yang melanda daerah operasi 1 Jakarta pada tanggal 9, 10, dan 11 Februari 2015 yang mengakibatkan gangguan pada perjalanan kereta api dan berkajian pada keterlambatan kedatangan kereta api penumpang pada bulan Februari

meningkat sebesar 14,72% ; c) Pada bulan Maret, kereta api kelas eksekutif yang terlambat datang realisasinya adalah 29 menit, pada kereta api kelas bisnis yang terlambat datang realisasinya adalah sebesar 41 menit, dan kereta api kelas ekonomi yang terlambat datang realisasinya sebesar 26 menit. Dan setelah di hitung pada tiga kelas diatas, untuk bulan Maret jumlah keterlambatan kedatangan kereta api penumpang realisasinya sebesar 94 menit. Terjadi Kenaikan kinerja operasi dari bulan sebelumnya sebesar 129 menit pada bulan Maret menjadi 96 menit, artinya keterlambatan kereta api menurun yang mengakibatkan adanya perbedaan dengan bulan sebelumnya sebesar $96 - 129 = -35$ menit. Kenaikan ini terjadi karena pada bulan Maret tidak terdapat gangguan signifikan yang mempengaruhi keterlambatan kereta api penumpang seperti pada bulan Februari yang mengakibatkan keterlambatan kedatangan kereta api penumpang pada bulan Maret menurun sebesar -34,37% ; d) Pada bulan April, kereta api kelas eksekutif yang terlambat datang realisasinya adalah 15 menit, pada kereta api kelas bisnis yang terlambat datang realisasinya adalah sebesar 22 menit, dan kereta api kelas ekonomi yang terlambat datang realisasinya sebesar 22 menit. Dan setelah di hitung jumlah pada tiga kelas diatas, untuk bulan April jumlah keterlambatan kedatangan kereta api penumpang realisasinya sebesar 59 menit. Terjadi Kenaikan kinerja operasi dari bulan sebelumnya sebesar 96 menit pada bulan April menjadi 59 menit, artinya keterlambatan kereta api menurun yang mengakibatkan adanya perbedaan dengan bulan sebelumnya sebesar $59 - 96 = -37$ menit. Kenaikan ini terjadi karena pada bulan April tidak terdapat gangguan signifikan yang mempengaruhi keterlambatan kereta api penumpang yang mengakibatkan keterlambatan kedatangan kereta api penumpang pada bulan April menurun

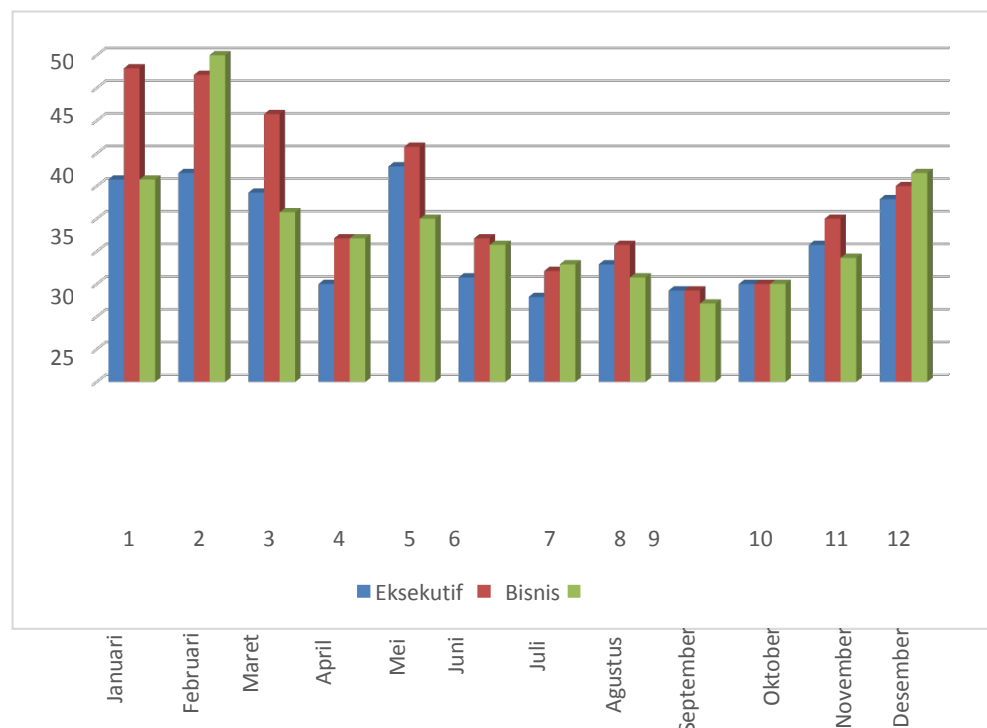
sebesar - 62,68% ; e) Pada bulan Mei, kereta api kelas eksekutif yang terlambat datang realisasinya adalah 33 menit, pada kereta api kelas bisnis yang terlambat datang realisasinya adalah sebesar 36 menit, dan kereta api kelas ekonomi yang terlambat datang realisasinya sebesar 25 menit. Dan setelah di hitung jumlah pada tiga kelas diatas, untuk bulan Mei jumlah keterlambatan kedatangan kereta api penumpang realisasinya sebesar 94 menit. Terjadi Penurunan kinerja operasi dari bulan sebelumnya sebesar 59 menit pada bulan Mei menjadi 94 menit, artinya keterlambatan kereta api meningkat yang mengakibatkan adanya perbedaan dengan bulan sebelumnya sebesar $94 - 59 = 35$ menit. Penurunan ini terjadi karena pada bulan Mei disebabkan meningkatnya pemasangan taspat atau pembatas kecepatan di beberapa lintas untuk perbaikan prasarana dan untuk mencegah terjadinya PLH atau Peristiwa Luarbiasa Hebat (kecelakaan kereta api) yang mempengaruhi keterlambatan kereta api penumpang yang mengakibatkan keterlambatan kedatangan kereta api penumpang pada bulan Mei meningkat sebesar 37,21% . Selanjutnya; f) Pada bulan Juni, kereta api kelas eksekutif yang terlambat datang realisasinya adalah 16 menit, pada kereta api kelas bisnis yang terlambat datang realisasinya adalah sebesar 22 menit, dan kereta api kelas ekonomi yang terlambat datang realisasinya sebesar 21 menit. Dan setelah di hitung jumlah pada tiga kelas diatas, untuk bulan Juni jumlah keterlambatan kedatangan kereta api penumpang realisasinya sebesar 59 menit. Terjadi kenaikan kinerja operasi dari bulan sebelumnya sebesar 94 menit pada bulan Juni menjadi 59 menit, artinya keterlambatan kereta api menurun yang mengakibatkan adanya perbedaan dengan bulan sebelumnya sebesar $59 - 94 = -35$ menit. Kenaikan ini terjadi karena pada bulan Juni telah dicabutnya pemasangan taspat atau pembatas

kecepatan untuk perbaikan prasarana dan untuk mencegah terjadinya PLH atau Peristiwa Luar biasa Hebat (kecelakaan kereta api) yang mempengaruhi keterlambatan kereta api penumpang yang mengakibatkan keterlambatan kedatangan kereta api penumpang pada bulan Juni menurun sebesar - 57,27% ;f) Pada bulan Juli, kereta api kelas eksekutif yang terlambat datang realisasinya adalah 13 menit, pada kereta api kelas bisnis yang terlambat datang realisasinya adalah sebesar 17 menit, dan kereta api kelas ekonomi yang terlambat datang realisasinya sebesar 18 menit. Dan setelah di hitung jumlah pada tiga kelas diatas, untuk bulan Juli jumlah keterlambatan kedatangan kereta api penumpang realisasinya sebesar 48 menit. Terjadi kenaikan kinerja operasi dari bulan sebelumnya sebesar 59 pada bulan Juli menjadi 48 menit, artinya keterlambatan kereta api menurun yang mengakibatkan adanya perbedaan dengan bulan sebelumnya sebesar $48 - 59 = -11$ menit. Kenaikan ini terjadi karena tidak terdapat gangguan signifikan yang mempengaruhi keterlambatan kereta api penumpang ditambah adanya masa angkutan lebaran mulai tanggal 2 Juli sampai dengan 2 Agustus 2015 yang memberi prioritas pada kereta api penumpang namun mempengaruhi keterlambatan kereta api barang yang mengakibatkan keterlambatan kedatangan kereta api penumpang pada bulan Juli menurun sebesar -57,27% ; g) Pada bulan Agustus, kereta api kelas eksekutif yang terlambat datang realisasinya adalah 18 menit, pada kereta api kelas bisnis yang terlambat datang realisasinya adalah sebesar 21 menit, dan kereta api kelas ekonomi yang terlambat datang realisasinya sebesar 16 menit. Dan setelah di hitung jumlah pada tiga kelas diatas, untuk bulan Agustus jumlah keterlambatan kedatangan kereta api penumpang realisasinya sebesar 55 menit. Terjadi Penurunan kinerja operasi dari bulan

sebelumnya sebesar 48 menit pada bulan Agustus menjadi 55 menit, artinya keterlambatan kereta api meningkat yang mengakibatkan adanya perbedaan dengan bulan sebelumnya sebesar $55 - 48 = 7$ menit. Penurunan ini terjadi karena dimulainya pekerjaan - pekerjaan satker atau satuan kerja serta perawatan jalan rel yang selama masa angkutan lebaran dihentikan sementara pelaksanaannya yang mengakibatkan keterlambatan kedatangan kereta api penumpang pada bulan Agustus meningkat sebesar 12,71% ; h) Pada bulan September, kereta api kelas eksekutif yang terlambat datang realisasinya adalah 14 menit, pada kereta api kelas bisnis yang terlambat datang realisasinya adalah sebesar 14 menit, dan kereta api kelas ekonomi yang terlambat datang realisasinya sebesar 16 menit. Dan setelah di hitung jumlah pada tiga kelas diatas, untuk bulan September jumlah keterlambatan kedatangan kereta api penumpang realisasinya sebesar 40 menit. Terjadi kenaikan kinerja operasi dari bulan sebelumnya sebesar 55 menit pada bulan September menjadi 40 menit, artinya keterlambatan kereta api menurun yang mengakibatkan adanya perbedaan dengan bulan sebelumnya sebesar $40 - 55 = -15$ menit. Kenaikan ini terjadi karena pada bulan September tidak terdapat gangguan signifikan yang mempengaruhi keterlambatan kereta api penumpang yang mengakibatkan keterlambatan kedatangan kereta api penumpang pada bulan September menurun sebesar -42,50% ; i) Pada bulan Oktober, kereta api kelas eksekutif yang terlambat datang realisasinya adalah 15 menit, pada kereta api kelas bisnis yang terlambat datang realisasinya adalah sebesar 15 menit, dan kereta api kelas ekonomi yang terlambat datang realisasinya sebesar 15 menit. Dan setelah di hitung jumlah pada tiga kelas diatas, untuk bulan Oktober jumlah keterlambatan kedatangan kereta api

penumpang realisasinya sebesar 45 menit. Terjadi Penurunan kinerja operasi dari bulan sebelumnya sebesar 40 menit pada bulan Oktober menjadi 45 menit, artinya keterlambatan kereta api meningkat yang mengakibatkan adanya perbedaan dengan bulan sebelumnya sebesar $45 - 40 = 5$ menit. Penurunan ini terjadi karena adanya pekerjaan - pekerjaan satker atau satuan kerja yang mengakibatkan keterlambatan kedatangan kereta api penumpang pada bulan Oktober meningkat sebesar 11,13% ; j) Pada bulan November, kereta api kelas eksekutif yang terlambat datang realisasinya adalah 21 menit, pada kereta api kelas bisnis yang terlambat datang realisasinya adalah sebesar 25 menit, dan kereta api kelas ekonomi yang terlambat datang realisasinya sebesar 19 menit. Dan setelah di hitung jumlah pada tiga kelas diatas, untuk bulan November jumlah keterlambatan kedatangan kereta api penumpang realisasinya sebesar 65 menit. Terjadi penurunan kinerja operasi dari bulan sebelumnya sebesar 45 menit pada bulan November menjadi 65 menit, artinya keterlambatan kereta api meningkat yang mengakibatkan adanya perbedaan dengan bulan sebelumnya sebesar $65 - 45 = 20$ menit. Penurunan ini terjadi karena adanya beberapa kejadian anjlokkan kereta api, *window time* untuk perawatan prasarana dan percepatan pekerjaan rehabilitasi dan

perawatan jalan kereta api, serta krisis lokomotif yang disebabkan banyaknya perjalanan KLB (Kereta Api Luar Biasa) yang mengakibatkan keterlambatan kedatangan kereta api penumpang pada bulan November meningkat sebesar 30,77%; k) Pada bulan Desember, kereta api kelas eksekutif yang terlambat datang realisasinya adalah 28 menit, pada kereta api kelas bisnis yang terlambat datang realisasinya adalah sebesar 30 menit, dan kereta api kelas ekonomi yang terlambat datang realisasinya sebesar 32 menit. Dan setelah di hitung jumlah pada tiga kelas diatas, untuk bulan Desember jumlah keterlambatan kedatangan kereta api penumpang realisasinya sebesar 90 menit. Terjadi penurunan kinerja operasi dari bulan sebelumnya sebesar 65 menit pada bulan Desember menjadi 90 menit, artinya keterlambatan kereta api meningkat yang mengakibatkan adanya perbedaan dengan bulan sebelumnya sebesar $90 - 65 = 25$ menit. Penurunan ini terjadi karena adanya beberapa kejadian anjlokkan kereta api, *window time* untuk perawatan prasarana dan percepatan pekerjaan rehabilitasi dan perawatan jalan kereta api, serta krisis lokomotif yang disebabkan banyaknya perjalanan KLB (Kereta Api Luar Biasa) yang mengakibatkan keterlambatan kedatangan kereta api penumpang pada bulan Desember meningkat sebesar 27,76%.



Sumber : PT Kereta Api Indonesia (Persero) (diolah penulis)

Gambar 1 Grafik Kinerja Operasi Daerah Operasi 1 Jakarta tahun 2015

C. Analisis Kajian Keterlambatan Kedatangan Kereta Api Penumpang Terhadap Kinerja Operasi Daerah Operasi 1 Jakarta

Persamaan Garis Regresi sederhana adalah: $Y = -50,125 + 1,351 X$. Berdasarkan persamaan koefisien regresi linier sederhana jika terjadi peningkatan keterlambatan kedatangan kereta api penumpang sebesar satu satuan unit, maka kinerja operasi daerah operasi 1 Jakarta tahun 2015, akan menurun 1,351 pada konstanta -50,402. Analisis koefisien korelasi analisis ini digunakan untuk mengetahui sejauh mana keterlambatan kedatangan kereta api penumpang terhadap kinerja operasi daerah operasi 1 Jakarta tahun 2015. Artinya, karena $r_{xy} = 0,62$ atau mendekati +1, maka jumlah dari hasil perhitungan diatas sesuai dengan tabel pedoman untuk memberikan interpretasi terhadap koefisien korelasi

yang beredar di antara nilai 0,60 – 0,799, maka hubungan antara variabel X (Keterlambatan Kedatangan Kereta Api Penumpang) dan variabel Y (Kinerja Operasi) adalah kuat. Koefisien penentu analisis ini digunakan untuk menentukan besarnya kontribusi keterlambatan kedatangan kereta api penumpang terhadap kinerja operasi (dalam %), dari perhitungan tersebut, terdapat kontribusi dari keterlambatan kedatangan kereta api penumpang (X) sebesar 38,44% terhadap kinerja operasi (Y), dan sisanya adalah 61,56% adalah kajian faktor-faktor lainnya diluar keterlambatan kedatangan kereta api penumpang. Uji hipotesis karena $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($2,268 > 1,812$) maka H_a diterima dan H_o ditolak artinya terdapat kajian yang positif dan signifikan antara keterlambatan kedatangan kereta api penumpang terhadap kinerja operasi. Dari perhitungan dengan menggunakan

degrees of freedom (df) serta *level significant* (α) = 0,05 dalam daftar distribusi t diperoleh nilai *ttabel* = 1,812 karena *thitung* = 2.268 lebih besar dari *ttabel*, yaitu $1,812 < 2.268$ maka H_a diterima sedangkan H_o ditolak, artinya ada kajian yang signifikan antara X (Keterlambatan Kedatangan Kereta Api Penumpang) terhadap Y (Kinerja Operasi). Dari uraian diatas menunjukkan H_o ditolak, karena *thitung* > *ttabel* yaitu ($2.268 > 1,812$) maka H_a diterima. Berarti hipotesis yang menyatakan ada kajian keterlambatan kedatangan kereta api penumpang terhadap kinerja operasi daerah operasi 1 Jakarta pada tahun 2015, ($2.268 > 1,812$) adalah terbukti benar.

SIMPULAN

Berdasarkan analisis keterlambatan kedatangan kereta api penumpang di daerah operasi 1 Jakarta pada tahun 2015 rata – rata keseluruhan untuk kelas eksekutif sebesar 25,00 menit, kelas bisnis 34,33 menit, kelas ekonomi 32,67 menit. keterlambatan kedatangan kereta api dapat disebabkan oleh semua bagian yang terkait dan operasi kereta api, jadi semua bagian memiliki andil terhadap keterlambatan kedatangan kereta api analisis perkembangan kinerja operasi di daerah operasi 1 Jakarta pada tahun 2015 jumlah tertinggi terjadi pada bulan Februari sebesar 129 menit dan jumlah yang terendah terjadi pada bulan September sebanyak 40 menit. Kinerja operasi daerah operasi 1 Jakarta dapat meningkat apabila keterlambatan kedatangan kereta api penumpang di lintas daerah operasi 1 Jakarta menurun dan begitu pula sebaliknya apabila keterlambatan kedatangan kereta api penumpang di lintas daerah operasi 1 Jakarta meningkat maka kinerja operasi daerah operasi 1 Jakarta akan menurun.

DAFTAR PUSTAKA

- (Kemenhub RI) Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2014 Peraturan Menteri Perhubungan No 9 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penetapan Jaringan Pelayanan dan Lalu lintas Pelayanan Pemerintah : Jakarta Kemenhub RI.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 tahun 2014 tentang Tata Cara Penetapan Jaringan Pelayanan dan Lintas Pelayanan Perkeretaapian.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas).
- Sugiyono; 2012 “*Memahami Penelitian Kualitatif*”, Bandung, 2012: Alfabeta
- Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Cetakan Ke-22. Bandung: Alfabeta.
- Salim, A. 2008. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Undang – Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.
- (DPR RI) Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia 2009. Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jakarta :tentang UU No.23 angkutan perkotaan.