

# **Pengaruh Lalu-lintas Kereta Api dan Shift Jaga di Era Pandemi Covid-19 Terhadap Persepsi dari Penjaga Perlindungan Kereta Api (Pjl) di Wilayah Kerja Daerah Operasi (DAOP) 1 Jakarta**

Dhina Setyo Oktaria<sup>1</sup>

Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun

dhina@ppi.ac.id

## **Abstract**

The train crossing guard, or what is commonly called PjL, is a person who intersects with the safety of the railroad at the railroad crossing. In the Covid-19 Pandemic era, PT KAI as the railway operator limited the number of trains that can operate. This study discusses train traffic and watches shifts in the Covid-19 pandemic era, whether it affects PES performance in work areas. Daop 1 Jakarta. The research method is quantitative and qualitative methods where the questionnaire distributed to PjL in the Daop 1 Jakarta work area uses a Likert scale and is processed by SPSS 25. The questions in the questionnaire are tested for validity and reliability. The analysis used is in the form of multiple linear regression, performed classical tests including normal distribution regression test, multicollinearity test for tolerance and VIF, heteroscedasticity test and Durbin Watson autocorrelation test. The number of respondents was 190 people with a non-probability sampling technique in the form of accidental sampling. Simultaneous F test if the sig value  $< 0.05$ , where the significance is  $0.000 < 0.05$ , then the independent variables, namely train traffic (X1) and watch shift (X2), simultaneously affect the perception (Y) or the dependent variable. Simultaneous F test if the value of F count  $> F$  where F count = 15.683 is more significant than F table 3.04 means rail traffic (X1) and shift watch (X2) simultaneously affect perception (Y) with a value of 14.4 %.

**Keywords:** Perception, train crossing guard, Operation Area 1 Jakarta, train traffic, shift watch

## **Abstrak**

Penjaga perlindungan kereta api atau yang biasa disebut PjL adalah orang yang bersinggungan dengan keselamatan perkeretaapian di pintu perlindungan kereta api. Di era pandemik covid-19 PT KAI selaku penyelenggara perkeretaapian membatasi jumlah kereta api yang beroperasi. Penelitian ini membahas tentang lalu-lintas kereta api dan shift jaga di era pandemik covid-19 apakah mempengaruhi persepsi kinerja PjL di wilayah kerja. Daop 1 Jakarta. Metode penelitian berupa metode kuantitatif dan kualitatif dimana kuesioner yang disebarkan kepada PjL di wilayah kerja Daop 1 Jakarta menggunakan skala likert dengan nilai antara 1, 2 dan 3 dan di olah dengan SPSS 25. Pertanyaan di kuesioner di uji validitas dan reliabilitasnya. Analisis yang digunakan berupa Regresi linier berganda, Dilakukan uji klasik antara lain uji regresi distribusi normal, uji multikolinieritas tolerance dan VIF, uji

heteroskedastisitas dan uji autokorelasi Durbin Watson. Jumlah responden sebanyak 190 orang responden dengan teknik sampling teknik non-probability sampling berupa accidental sampling. Uji F Simultan jika nilai sig < 0.05 Dimana signifikansi 0,000 < 0,05 maka variabel independent yaitu lalu-lintas kereta api (X1) dan shift jaga (X2) secara simultan berpengaruh terhadap persepsi (Y) atau variabel dependent. Uji F simultan jika nilai F hitung > F dimana F hitung = 15,683 lebih besar daripada F tabel 3,04 artinya lalu-lintas kereta api (X1) dan shift jaga (X2) secara simultan berpengaruh terhadap persepsi (Y) dengan nilai 14,4%.

**Kata kunci : Persepsi, Penjaga perlintasan kereta api, Daerah Operasi 1 Jakarta, lalu-lintas kereta api, shift jaga**

## 1. PENDAHULUAN

Penjaga perlintasan kereta api ataupun PJJ cocok dengan PM Nomor 19 tahun 2011 tentang Sertifikasi Kecakapan Penjaga Perlintasan Kereta Api merupakan orang yang melindungi perlintasan kereta api. Bersumber pada pernyataan dari Joni Martinus sebagai Vice President PT KAI yang bersumber pada hasil penelitian dari beberapa pakar kereta api ialah moda transportasi dipilih karena nyaman dipakai sepanjang pandemik Covid- 19 disebabkan sudah mempraktikkan protokol yang ketat (Rahma, 2020).

Bersumber pada hasil penelitian dari beberapa pakar kereta api ialah moda transportasi dianggap nyaman dipakai sepanjang pandemik disebabkan sudah mempraktikkan protocol yang ketat. Tidak hanya itu bersumber pada hasil riset di Perancis, Jepang serta Amerika menampilkan kalau tidak terdapat temuan kluster Covid- 19 di transportasi umum. Universitas Oxford menerbitkan harian yang melaporkan kalau dengan pelaksanaan protokol kesehatan bisa menghindari terbentuknya penyebaran Covid- 19 kepada pengguna jasa transportasi umum.

Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa PJJ didapatkan jawaban bahwa setiap satu pos jalur perlintasan (JPL) terdapat empat orang PJJ dengan pembagian shift antara lain, shift satu yaitu dari jam 06.00 s.d 14.00, shift kedua dari jam 14.00 s.d 20.00 dan shift ketiga dari jam 20.00 s.d 06.00, sedangkan satu petugas PJJ lainnya libur/off.

Selama pandemik Covid-19 terjadi perubahan jadwal terhadap kereta yang beroperasi di Indonesia. (Ryan, 2020) :

**a. Kereta api bertolak dari Stasiun Gambir diantaranya adalah :**

- 1) Kereta api Argo Parayangan ke stasiun Bandung berangkat pukul 07.50 WIB
- 2) Kereta api Argo Dwipangga ke stasiun Solobalapan berangkat pukul 08.00 WIB
- 3) Kereta api Argo Bromo Anggrek ke stasiun Surabaya Turi berangkat pukul 08.15 WIB
- 4) Kereta api Argo Parahyangan Excellent ke stasiun Bandung berangkat pukul 15.40 WIB
- 5) Kereta api Bima berangkat ke stasiun Surabaya Gubeng berangkat pukul 16.40 WIB
- 6) Kereta api Argo Bromo Anggrek ke stasiun Surabaya Turi berangkat pukul 20.30 WIB
- 7) Kereta api Gajayana ke stasiun Malang berangkat pada pukul 18.00 WIB
- 8) Kereta api Argo Lawu ke stasiun Solobalapan berangkat pada pukul 21.00 WIB
- 9) Kereta api Taksaka ke stasiun Yogyakarta berangkat pukul 21.30 WIB

**b. Kereta api berangkat dari Stasiun Pasar Senen**

- 1) Kereta api Bengawan berangkat ke stasiun Purwosari berangkat pukul 06.30 WIB
- 2) Kereta api Tegal Expres ke stasiun Tegal berangkat pukul 07.40 WIB
- 3) Kereta api Dharmawangsa ke stasiun Surabaya Pasar Turi berangkat pukul 08.25 WIB
- 4) Kereta api Serayu Pagi ke stasiun Purwokerto berangkat pukul 09.15 WIB
- 5) Kereta api Matarmaja ke stasiun Malang berangkat pada tanggal 1 s.d 31 Oktober 2020 pukul 10.30 WIB
- 6) Kereta api Brantas berangkat ke stasiun Blitar berangkat pukul 13.30 WIB
- 7) Kereta api Kertajaya ke stasiun Surabaya Pasar Turi berangkat pukul 14.10 WIB
- 8) Kereta api Jayabaya ke stasiun Malang berangkat pukul 16.55 WIB

9) Kereta api Serayu Malam ke stasiun Purwokerto berangkat pukul 21.25 WIB

**c. Dari Stasiun Jakarta Kota**

1). Kereta api Jayakarta ke stasiun Surabaya Gubeng berangkat pukul 11.45 WIB

Covid- 19 diumumkan secara resmi awal pertama di Indonesia yaitu pada tanggal 2 Maret 2020. Berdasarkan peraturan yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan (Publik, 2020) berbentuk PM Nomor 25 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi Selama Masa Mudik Idul Fitri Tahun 1441 Hijriah Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease (Covid- 19) yaitu 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 warga mudik dengan melaksanakan pengendalian transportasi dengan metode menerapkan pembatasan pemakaian prasarana transportasi paling utama buat transportasi dengan tujuan keluar serta/ataupun masuk daerah pembatasan sosial berskala besar ( PSBB); daerah dengan penderita covid19 yang banyak dan berpotensi penyebaran Covid19; aglomerasi yang sudah diresmikan selaku daerah PSBB.

Dalam PM Nomor 25 Tahun 2020 pula mengendalikan tentang tipe prasarana transportasi yang dilarang salah satunya merupakan transportasi perkeretaapian ialah yang terdiri dari kereta api antarkota serta kereta api perkotaan. Persepsi merupakan ( Agung, 2012) pengamatan terhadap sesuatu obyek ataupun kejadian yang setelah itu hendak diperoleh hasil pengertian terhadap obyek ataupun kejadian tersebut. Bersumber pada perihal tersebut di atas, penulis mau melaksanakan riset tentang persepsi dari PJJ terhadap perjalanan lalu- lintas kereta api selama masa pandemik Covid- 19 apakah memberikan pengaruh ataupun tidak, serta apakah pergantian shift jaga memberikan pengaruh terhadap kinerja dari PJJ di daerah kerja Daop 1 Jakarta.

## 2. METODE PENELITIAN

### a. Strategi Penelitian 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.

### b. Penentuan Sampel

Untuk jumlah pasti keseluruhan PJJ yang ada Daop 1 Jakarta tidak terdapat data riilnya. Oleh karena itu masuk ke dalam kategori populasi infinit yaitu suatu populasi yang jumlah anggota populasi tidak dapat diketahui secara pasti. Teknik yang digunakan berupa Teknik Non-Probability Sampling atau nama lainnya yaitu teknik non random sampling, terjadi apabila secara random dalam mengambil sampel penelitian. Adapun jenis teknik non-probability sampling ini berupa accidental sampling, quota sampling dan purposive sampling. Penulis memilih dengan metode accidental sampling, yaitu memilih seluruh PJJ di wilayah kerja Daop 1 Jakarta secara acak dengan menghubungi satu per-satu lewat whatsapp. Diperoleh hasil terdapat 190 orang PJJ yang mengisi kuesioner. Jadi jumlah sampel yang di dapat sebanyak 190 sampel.

### c. Obyek Penelitian

Sumber data berupa data primer dan data sekunder. Data primer didapat dari hasil kuesioner yang diisi oleh PJJ melalui google form kepada semua PJJ di wilayah kerja Daop 1 Jakarta yang dihubungi lewat whatsapp dan mengisi kuesioner serta melalui wawancara singkat dengan PJJ. Sedangkan untuk data sekunder diperoleh melalui jurnal, literatur, dan juga web.

### d. Metode pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dengan menggunakan SPSS 25 untuk mengolah hasil isian kuesioner yang di dapat. Adapun pertanyaan dari kuesioner yaitu :

1. Apakah pandemik Covid-19 memberi pengaruh terhadap persepsi dari PJJ di wilayah kerja Daop 1 Jakarta?

2. Apakah pandemik Covid-19 memberi pengaruh pada lalu – lintas kereta api yang lewat di wilayah kerja PJJ Daop 1 Jakarta?
3. Apakah shift kerja (shift 1, Shift 2, Shift 3 dan off) selama pandemik Covid-19 memberi pengaruh pada PJJ di wilayah kerja Daop 1 Jakarta?

Adapun variabel terikat yang selanjutnya disebut dengan Y dalam penelitian ini adalah persepsi dari PJJ terhadap kereta api yang lewat pada saat pandemik Covid-19 saat ini, sedangkan variabel bebas yang selanjutnya disebut dengan X1 dan X2 terdiri dari lalu-lintas kereta api yang lewat semasa pandemik Covid-19 dan shift jam kerja pada semasa pandemik Covid-19. Data primer didapatkan dari kuesioner yang diberikan untuk PJJ di wilayah kerja Daop 1 Jakarta.

Setiap point pertanyaan nantinya di nilai dengan menggunakan skala likert yaitu dengan memberikan skor/nilai yaitu :

1. Normal/tidak berpengaruh : nilainya 3,
2. Cukup berpengaruh : nilainya 2
3. Berpengaruh : nilainya 1.

Adapun indikator penilaian untuk masing-masing skor/nilai adalah : Skill/Kemampuan, Knowledge/pengetahuan dan Attitude/pengambilan keputusan sebagaimana yang terdapat dalam pasal 2 ayat 3 PM No 19 Tahun 2011 tentang sertifikasi kecakapan penjaga perlintasan kereta api.

#### **e. Metode Analisis Data**

##### **1. Uji Validitas**

Uji validitas dicoba buat menguji valid ataupun tidaknya persoalan dalam kuesioner dengan memakai SPSS 25. Ada pula rumus buat menghitung R tabel dengan  $df = n - 2$  dengan signifikansi 5%. Dengan syarat hasil kesimpulannya apabila  $r > \text{Hitung } r \text{ Tabel}$  hingga bagian persoalan dari kuesioner dikatakan valid, namun bila  $r < \text{Hitung } r \text{ Tabel}$  hingga bagian persoalan dari kuesioner dinyatakan tidak valid.

##### **2. Uji Reliabilitas**

Buat uji reliabilitas hingga perlengkapan ukur yang hendak digunakan merupakan cronbachalpa lewat program SPSS 25. Dasar dalam pengambilan keputusan ialah apabila  $\alpha > r$  Tabel.

### 3. Teknik Analisis Data dengan Analisis Statistik Deskriptif

Dilakukan analisis data dengan statistik deskriptif agar mendapatkan persepsi dari PJJ terhadap lalu lintas kereta api selama pandemik Covid-19 yang terdiri dari identitas PJJ berupa umur dan lama bekerja serta persepsi tentang apakah pandemik covid mempengaruhi kinerja dari PJJ, apakah lalu - lintas kereta api yang lewat berkurang atau tidak selama pandemik Covid-19 dan apakah shift kerja selama pandemik Covid-19 berpengaruh atau tidak.

### 4. Uji Klasik Regresi Linier Berganda

#### a. Uji Regresi Distribusi normal

Berdasarkan pendapat dari Imam ghozali( Ghozali, 2013) model regresi dikatakan berdistribusi wajar bila informasi plotting ataupun titik- titik yang menggambarkan informasi sebetulnya menjajaki garis diagonal.

#### b. Uji Multikolinieritas tolerance serta VIF

Ada pula dasar pengambilan keputusan uji multikolinieritas tolerance serta VIF bagi Imam Ghozali( 2013: 108) bila nilai tolerance  $> 0.0100$  serta VIF  $< 10,00$  hingga tidak terjalin indikasi multikolinieritas.

#### c. Uji Heteroskedastisitas

Yang dijadikan keputusan dalam uji heteroskedastisitas apabila tidak terdapat pola yang jelas berbentuk bergelombang, melebar serta setelah itu menyempit hingga pada foto scatterplots, dan titik- titik tersebut hendak menyebar di atas serta di dasar angka 0 pada sumbu Y.

#### d. Uji autokorelasi Durbin Watson

Yang menjadi hasil keputusan uji autokorelasi Durbin Watson bersumber pada pendapat dari Imam Ghozali (2013: 111) merupakan

dengan tidak terdapatnya indikasi autokorelasi, bila nilai Durbin Watson terletak antara  $du$  hingga dengan  $(4 - du)$

e. Uji t Parsial ( regresi Linier berganda)

Ada pula hasil keputusan buat uji t Parsial ( regresi linier berganda) bersumber pada nilai sig ( 2031: 101) bila nilai sig  $< 0, 05$  atau maksudnya variabel independent (X1 serta X2) secara parsial mempengaruhi terhadap variabel dependent (Y).

f. Uji t Parsial (regresi linier berganda)

Ada pula hasil keputusan uji t Parsial (regresi linier berganda) bersumber pada nilai hitung serta tabel (Sujarweni, 2014) bila nilai t hitung  $> t$  tabel hingga maksudnya variabel independent (X1 serta X2) secara parsial mempengaruhi terhadap variabel dependent Y. Dengan rumus mencari t tabel  $= \alpha / 2 : n - k - 1$

g. Uji F Simultan (regresi Linier Berganda)

Ada pula hasil keputusan uji F simultan (regresi linier berganda) bersumber pada nilai sig (2013: 101) bila nilai sig  $< 0. 05$  hingga maksudnya variabel independent (X) secara simultan mempengaruhi terhadap variabel dependent (Y).

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

a. Uji validitas dan uji reliabilitas terhadap masing-masing pertanyaan dalam kuesioner

Uji validitas dilakukan untuk mengetahui kevalidan dari pertanyaan dari kuesioner. Dikarenakan jumlah responden atau sampel sebanyak PJJL 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 1.1 Validitas dan Reliabilitas Pertanyaan Kuesioner



No	Pertanyaan	Person Correlation	Sig (2-tailed)	Cronbach 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

Bersumber pada tabel 1.1 di atas didapati data bahwa pertanyaan kuesioner valid dikarenakan untuk pertanyaan pertama nilai pearson correlation adalah  $0.761 > 0.1424$ , untuk pertanyaan kedua nilai pearson correlation adalah  $0.393 > 0.1424$ , dan untuk pertanyaan ketiga nilai pearson correlation adalah  $0.778 > 0.1424$ . Sedangkan untuk signifikansi data semua pertanyaan adalah reliabel dikarenakan untuk pertanyaan pertama nilai sig 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  $0.036 < 0.60$  sehingga untuk uji reliabilitas didapatkan hasil bahwa kurang reliabel.

#### b. Statistik Deskriptif

Berikut disajikan tabel tentang statistik deskriptif terhadap PJJ Daop 1 Jakarta.

Tabel 1.2 Statistik Deskriptif

Keterangan	Nilai Rata-rata
Y1	2.69
X1	1.82
X2	2.18
Lama bekerja	4.67
Umur	29.54

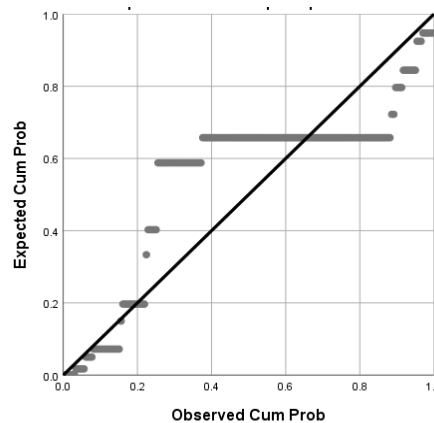
Berdasarkan tabel 1.2 di atas maka di peroleh hasil bahwa lama bekerja PJJ di Daop 1 Jakarta rata-rata adalah selama 4.67 tahun. Untuk umur rata-rata PJJ yang bekerja di Daop 1 adalah 29.54 tahun. Sedangkan untuk persepsi dari PJJ di wilayah kerja Daop 1 Jakarta selama pandemik Covid-19 ini rata-rata 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.

c. **Uji Klasik Regresi Linier Berganda**

1) Uji Regresi Distribusi normal

Pendapat dari Imam Ghozali (2013: 161) model regresi dikatakan berdistribusi wajar bila informasi plotting ataupun titik- titik yang menggambarkan informasi sebetulnya menjajaki garis diagonal.

Tabel 1.3 Model Regresi Distribusi Normal



Bersumber pada tabel 1. 3 di atas hingga informasi dikatakan berdistribusi wajar disebabkan informasi plotting ataupun titik- titik yang menggambarkan informasi sebetulnya menjajaki garis diagonal.

**d. Uji Multikolinieritas tolerance dan VIF**

Ada pula dasar pengambilan keputusan uji multikolinieritas tolerance serta VIF bagi Imam Ghozali (2013: 108) bila nilai tolerance > 0.0100 serta VIF < 10,00 hingga tidak terjaln indikasi multikolinieritas.

Tabel 1.4 Koefisien untuk uji Multikolinieritas dan VIF

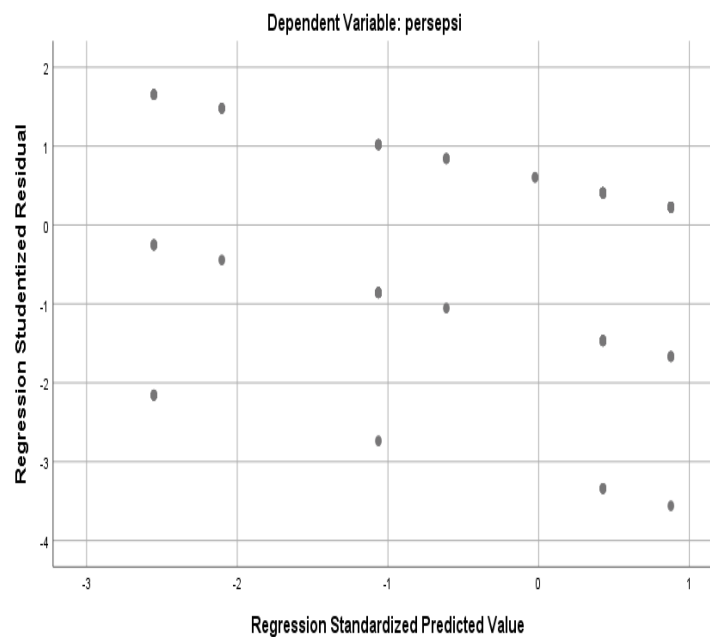
Keterangan	Sig	Tolerance	VIF
Shift jaga	.000	1.000	1.000
Lalu-lintas KA	.296	1.000	1.000

Berdasarkan tabel 1.4 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.

e. Uji Heteroskedastisitas

Dasar pengambilan keputusan dalam uji heteroskedastisitas merupakan apabila tidak terdapat pola yang jelas berbentuk bergelombang, melebar serta setelah itu menyempit hingga pada foto scatterplots, dan titik- titik tersebut hendak menyebar di atas serta di dasar angka 0 pada sumbu Y.

Tabel 1.5 Gambar Scatterplots



Bersumber pada tabel 1. 5 di atas hingga ditemui kalau scatterplots, dan titik-titiknya menyebar di atas serta di dasar angka 0 pada sumbu Y serta pula tidak ditemui titik- titik yang berbentuk gelombang, melebar serta setelah itu menyempit, sehingga heteroskedastisitas terpenuhi.

f. Uji autokorelasi Durbin Watson

Dasar pengambilan keputusan uji autokorelasi Durbin Watson bersumber pada komentar dari Imam Ghozali (2013: 111) merupakan dengan tidak terdapatnya indikasi autokorelasi, bila nilai Durbin Watson terletak antara dua hingga dengan( 4- du).

Tabel 1.6 Durbin Watson

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

Berdasarkan tabel 1.6 di atas maka nilai  $D_u$  dicari pada distribusi nilai tabel Durbin Watson. Dengan rumus bahwa nilai  $D_u < Durbin\ Watson < 4-d_u$ . Maka di dapatkan bahwa nilai  $D_u$  dicari pada distribusi nilai tabel Durbin Watson berdasarkan  $k(2)$  dan  $N(190)$  dengan signifikansi 5%. Maka nilai  $D_u$  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  $4 - d_u$  maka  $4 - 1,7838 = 2,2162$ . Sehingga sesuai rumus  $D_u < Durbin\ Watson < 4-d_u = 1.7838 < 2,062 < 2,2162$ , sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada gejala autokorelasi.

Berdasarkan hasil di atas maka uji klasik yang terdiri dari uji regresi distribusi normal, uji multikolinieritas tolerance dan VIF, uji heteroskedastisitas dan uji autokorelasi Durbin Watson semuanya terpenuhi

**g. Uji t Parsial (regresi Linier berganda)**

Ada pula asar pengambilan keputusan buat uji t Parsial (regresi linier berganda) bersumber pada nilai signifikansi, bagi Imam Ghozali (2013: 101) bila nilai  $sig < 0,05$  hingga maksudnya variabel independent ( $X_1$  serta  $X_2$ ) secara parsial mempengaruhi terhadap variabel dependent ( $Y$ ).

Tabel 1.7 Koefisien

Keterangan	Sig	Tolerance	VIF
Shift Jaga	.000	1.000	1.000
Lalu-lintas KA	.296	1.000	1.000

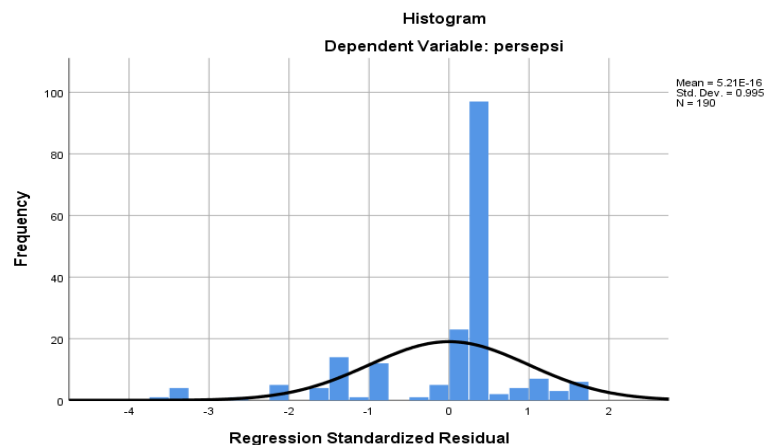
Berdasarkan tabel 1.7 di atas maka dapat disimpulkan bahwa Shift jaga ( $X_2$ ) mempunyai nilai 0,000, sedangkan nilai signifikansi adalah 0,05 maka sesuai dengan rumus bahwa jika nilai  $sig < 0,05$  dimana  $0,000 < 0,05$  maka shift jaga ( $X_2$ ) memberikan pengaruh terhadap persepsi ( $Y$ ). Kemudian untuk lalu lintas kereta api ( $X_1$ ) mempunyai nilai 0,296 sedangkan nilai signifikansi adalah 0,05 maka sesuai dengan rumus bahwa jika nilai  $sig > 0,05$  dimana  $0,296 > 0,05$

maka lalu-lintas kereta api (X1) tidak memberikan pengaruh terhadap persepsi (Y).

**h. Uji t Parsial (regresi linier berganda)**

Ada pula dasar pengambilan keputusan uji t Parsial( regresi linier berganda) bersumber pada nilai hitung serta tabel hingga bagi V wiratna Sujarweni( 2014: 155) bila nilai t hitung > t tabel hingga maksudnya variabel independent( X1 serta X2) secara parsial mempengaruhi 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 merupakan 1, 97273.

Tabel 1.8 Histogram



Berdasarkan tabel grafik 1.8 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).

**i. Uji F Simultan (regresi Linier Berganda)**

Ada pula dasar dalam mengambil keputusan uji F simultan (regresi linier berganda) bersumber pada nilai sign (2013: 101) bila nilai sig 0. 05 hingga maksudnya variabel independent( X) secara simultan mempengaruhi variabel dependent( Y).

Tabel 1.9 Anova

Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	9.003	2	4.502	15.683	.000 <sup>b</sup>
	Residual	53.676	187	.287		
	Total	62.679	189			

Berdasarkan tabel 1.9 di atas maka didapatkan hasil pengambilan jika nilai sig < 0.05 itu berarti variabel independent (X) secara simultan berpengaruh terhadap variabel dependent (Y). Dimana sig 0,000 < 0,05 sehingga dinyatakan bahwa zvariabel 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).

- j. Berapa persen pengaruh yang diberikan variabel X baik secara parsial maupun simultan terhadap variabel Y ?**

Tabel 1.10 Pengaruh Keseluruhan

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

Berdasarkan tabel 1.10 di atas maka didapatkan bahwa pengaruh yang diberikan variabel X yaitu lalu-lintas kereta api (X1) dan shift jaga (X2) baik secara parsial maupun simultan tergdap variabel Y atau persepsi adalah sebanyak R square dibagi 100 % yaitu 14,4%

- k. Analisis Kualitatif**

Selain kuesioner dengan pertanyaan tertutup, penulis juga mengajukan beberapa pertanyaan dengan kuesioner terbuka, artinya PjL dapat memberikan jawaban bebas tidak terikat dengan jawaban multiple choice. PjL 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 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 JPL atau pos penjaga perlintasan kereta api (JPL) 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 JPL dalam sehari bekerja selama 8 jam atau dapat shift jaga off. Bersumber pada riset tadinya (Febriani, 2019) didapatkan hasil kalau analisis tingkatan efek kelelahan dicoba memakai tata cara kualitatif serta dihitung dengan mengalikan nilai consequences serta nilai likelihood. Hasil riset membuktikan segala petugas penjaga perlintasan kereta api yang diwawancarai mengaku kerap hadapi kelelahan. Indikasi yang dialami yakni tingkatan kantuk bertambah kala bertugas shift malam, merasa bosan dengan pekerjaannya, kerap memaksakan diri dengan pekerjaan, minimnya waktu rehat, serta kendala tidur. Perihal ini bisa disimpulkan kalau shift jaga membagikan pengaruh terhadap anggapan dari PJJ.

Sebaliknya proses terjadinya anggapan sangat lingkungan serta ditetapkan oleh dinamika yang terjalin dalam diri orang kala orang mengamati obyek dalam mengaitkan aspek psikologis serta panca inderanya. Bagi David Krech serta Richard Cruetfield dalam Jalaludin Rakhmat (Amalia, 2016) membagi faktor- faktor yang memastikan anggapan jadi 2, ialah:

1) Aspek fungsional merupakan aspek yang berasal dari kebutuhan, pengalaman masa kemudian serta hal-hal lain yang tercantum apa yang kita sebut selaku aspek personal. Aspek fungsional yang memastikan anggapan merupakan obyek-obyek yang penuh tujuan orang yang melaksanakan anggapan. Dengan hasil rata-rata lama bekerja PJJ di Daop 1 Jakarta merupakan sepanjang 4.67 tahun ataupun nyaris 5 tahun. Buat usia rata-rata PJJ yang bekerja di Daop 1 merupakan 29.54 tahun ataupun berusia nyaris 30 tahun. Ada pula hal-hal yang pengaruhi dalam keahlian personal antara lain sebagaimana tercantum dalam PM Nomor 19 tahun 2011 tentang Sertifikasi Kecakapan Penjaga Perlindungan Kereta Api antara lain( Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 2011):

- a). Skill/ keahlian: a. sanggup mengoperasikan perlengkapan perlindungan serta perlengkapan kerja yang lain; b. sanggup serta cakap mengoperasikan perlengkapan telekomunikasi perkeretaapian;
- b). Knowledge/ pengetahuan: a. mengenali serta menguasai peraturan perundangundangan yang terpaut dengan pembedahan kereta api paling utama ciri serta marka; b. mengenali, menguasai serta memahami agenda ekspedisi kereta api di daerah kerjanya; c. mengenali, menguasai serta memahami daerah kerjanya terhadap ekspedisi kereta api.
- c). Attitude/ pengambilan keputusan: sanggup serta cakap mengambil aksi darurat dalam perihal perlengkapan perlindungan kereta api tidak berperan;

2) Aspek struktural merupakan faktor-faktor yang berasal sekedar dari watak stimulus raga terhadap dampak syaraf yang ditimbulkan pada sistem syaraf orang. Faktor-faktor struktural yang memastikan anggapan bagi teori Gestalt apabila kita mau menguasai sesuatu kejadian kita tidak bisa mempelajari faktor-faktor yang terpisah namun memandangnya dalam ikatan totalitas. Diperoleh dengan a. menjajaki bimtek penyegaran kompetensi yang diselenggarakan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan( DJKA Kemenhub) minimum sekali dalam 2

tahun untuk PJJ yang telah lulus sertifikasi, menjajaki diklat PJJ oleh Lembaga penyelenggara diklat PJJ yang sudah tersertifikasi oleh DJKA, lulus tes sertifikasi kecakapan/ kompetensi PJJ yang dilaksanakan oleh DJKA.

Meski pada hasil akhir didapatkan hasil kalau lalu- lintas kereta api serta shift jaga membagikan pengaruh anggapan terhadap PJJ di daerah kerja Daop 1 Jakarta cuma sebesar 14, 4% tetapi perihal tersebut senantiasa wajib memperoleh atensi disebabkan keselamatan merupakan perihal yang absolut tidak dapat ditawar.

#### **4. KESIMPULAN**

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

##### **a. Kesimpulan**

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%.

**b. Saran**

Dikarenakan PJJ adalah pekerjaan yang bersinggungan langsung dengan keselamatan orang lain dan manusia mempunyai batas kelelahan ataupun kejenuhan maka selain dibekali dengan pengetahuan yang handal untuk perlintasan kereta api juga diimbangi dengan peralatan teknis yang otomatis di bidang keselamatan serta diimbangi dengan diberikan waktu istirahat yang cukup dan PJJ juga harus mempunyai waktu istirahat cukup sebelum shift jaga perlintasan sebidang kereta api.

## DAFTAR PUSTAKA

- Agung, W. (2012). *Persepsi Siswa Kelas XI SMAN 1 Depok Sleman Terhadap Kegiatan Belajar Mengajar Pendidikan Jasmani Tahun 2010/2011*. 7–22.
- Amalia. (2016). *Persepsi Mahasiswa Terhadap Pembelajaran Pratikum Kewirausahaan Dengan model Pendirian Perusahaan Dalam menumbuhkan Minat dan Ketrampilan Berwirausaha Mahasiswa Pendidikan Ekonomi Universitas Negeri Yogyakarta (Issue Juli)*. Universitas Negeri Yogyakarta.
- Febriani, A. (2019). Analisis Tingkat Resiko Kelelahan Kerja pada Petugas Penjaga Perlindungan Kereta A di Stasiun Kota Semarang. In *Analisis Tingkat Resiko Kelelahan Kerja pada Petugas Penjaga Perlindungan Kereta A di Stasiun Kota Semarang*. <https://doi.org/10.22201/fq.18708404e.2004.3.66178>
- Ghozali, I. (2013). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 21 Update PLS Regresi*.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2011). *Peraturan Menteri Perhubungan PM No 19 tahun 2011 tentang Sertifikat Kecakapan Penjaga Perlindungan Kereta Api le*.
- 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). <http://library1.nida.ac.th/termpaper6/sd/2554/19755.pdf>
- 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>.
- 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 7). Jadwal KA dari Jakarta Bulan Oktober 2020, Ada 19 KeretaApi. <Https://Travel.Kompas.Com/Read/2020/10/07/192000727/Jadwal-KeretaApi>.

**Jurnal Dinamika**

Volume 1 No. 2 (2020)

E-ISSN: 2723-1410

Website: <https://jurnal.iainsalatiga.ac.id/index.php/dinamika/index>

*Ka-Dari-Jakarta-Bulan-Oktober-2020-Ada-19-Kereta-Api?Page=all.*

Sujarweni, V. (2014). *Metode Penelitian: Lengkap, praktis, dan mudah dipahami.*

Yogyakarta: Pustaka Baru Press.