

ON TIME PERFORMANCE (OTP) KRL EKSPRES JABODETABEK

Atik S. Kuswati *)

(Peneliti Muda)

ABSTRACT

On time performance refers to the level of service remaining on the published schedule by provider. On time performance is one of many factors to indicate KRL Jabodetabek service measurement. Therefore, the passengers of KRL Jabodetabek are not convenient because of delay.

This paper calculated on time performance in KRL Jabodetabek for each rute of KRL Ekspres. The method of analysis and evaluation used score of delay such as score 1; 0,75; 0,5; 0,25 and 0,1 for range delay 0-9 minute, 10-19 minute, 20-29 minute, 30-39 minute and 39 minute, respectively. Therefore, on time performance for departure and arrival group are categorized very poor (0-20%), poor (21%-40%), enough (41%-60%), good (61%-80%) and very good (81%-100%)

On time performance departure is better than on time performance arrival for whole result of on time performance analysis and evaluation in KRL Jabodetabek Express. The result of on time performance of Bekasi expres shows the lower which is about 73,45% and Serpong expres represents the higger on time performance which is around 92,92%. Delay's KRL is influenced by many factors such as queuing in entrance station in Gambir, Manggarai and Jatinegara station. Queuing in those stations is the high factor of train delay in five mounths period such as 39% (Manggarai Station), 30% (Gambir Station) and 12% (Jatinegara Station). Another factor is internal factor of the train (9%).

Key words : KRL Jabodetabek Expres, KRL service, on time performance.

PENDAHULUAN

Wilayah Jabodetabek semakin berkembang yang disebabkan oleh peningkatan fungsinya sebagai kawasan perdagangan, perkantoran dan pendidikan. Para komuter pada umumnya berasal dari kawasan pendukung seperti Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi. Pola perjalanan pelaku komuting menyebabkan tingginya tingkat pergerakan pada jalur tersebut.

Layanan KRL Ekspres Jabodetabek merupakan pilihan bagi penglaju untuk memenuhi kebutuhan transportasi baik untuk bekerja, sekolah maupun lain-lain keperluan. Meskipun terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi pelayanan transportasi kereta api seperti keselamatan, kemudahan layanan, kenyamanan, kecepatan, dan tarif, akan tetapi salah satu hal yang paling dikeluhkan oleh masyarakat terhadap layanan kereta api adalah masalah ketepatan waktu.

Indikator utama kualitas pelayanan jasa kereta api, di antaranya, terlihat dari angka ketepatan waktu kereta api berangkat dan datang. Faktor ketepatan waktu memainkan peranan penting. Ketepatan waktu sangat dibutuhkan oleh masyarakat, sehingga pengaturan waktu yang terencana sangat diperlukan. Keterlambatan sebuah kereta akan sedikit banyak

mengganggu jadwal kereta lain. Apalagi bila kereta yang terlambat itu memiliki prioritas tinggi untuk didahulukan. Belum lagi bila lalu lintas perkeretaapiannya sangat tinggi. Dalam hal ini, upaya pengoptimalan jadwal kereta api menjadi suatu pilihan.

Kajian ini bermaksud untuk menganalisis *on time performance* (ketepatan waktu) dari keberangkatan dan kedatangan kereta api listrik (KRL) ekspres Jabodetabek.

Sebagai informasi kinerja pelayanan KRL ekspres dari sisi ketepatan waktu (keberangkatan dan kedatangan).

Ruang lingkup kajian ini berupa inventarisasi peraturan perundangan yang terkait dengan transportasi kereta api, inventarisasi jadwal perjalanan kereta api Jabodetabek, inventarisasi jumlah perjalanan kereta api Jabodetabek, identifikasi keberangkatan dan kedatangan kereta api yang masuk kategori tepat waktu dan delay, identifikasi frekuensi keterlambatan kereta api selama periode pengamatan.

Dari kajian ini diharapkan dapat diketahui sejauh mana tingkat *on time performance* KRL Ekspres Jabodetabek dilihat dari kedatangan, keberangkatan dan secara total, sehingga untuk selanjutnya dapat digunakan sebagai acuan untuk memperbaiki pelayanan.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Peraturan dan Teori

1. Undang-Undang Perkeretaapian (UU No. 23 Tahun 2007)

Undang-undang 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian mengatur tentang sistem pengoperasian kereta api menyangkut seluruh operasi perkeretaapian secara terintegrasi.

Pasal 121:

- a. Pengoperasian kereta api yang dimulai dari stasiun keberangkatan, bersilang, bersusulan, dan berhenti di stasiun tujuan diatur berdasarkan grafik perjalanan kereta api.
- b. Grafik perjalanan kereta api dibuat oleh pemilik prasarana perkeretaapian sekurang-kurangnya berdasarkan: jumlah kereta api, kecepatan yang diizinkan, relasi asal tujuan dan-rencana persilangan dan penyusulan.
- c. Grafik perjalanan kereta api dapat diubah apabila terjadi perubahan pada:
 - 1) prasarana perkeretaapian;
 - 2) jumlah sarana perkeretaapian;
 - 3) kecepatan kereta api;
 - 4) kebutuhan angkutan; dan keadaan memaksa.

2. Keputusan Menteri Perhubungan 22 Tahun 2003 tentang Pengoperasian kereta api

a. Pasal 23

Pengaturan perjalanan kereta api meliputi kegiatan : (a) penyusunan garis besar perjalanan kereta api, (b) pembuatan rencana perjalanan kereta api, (c) pembuatan

grafik perjalanan kereta api (GAPEKA), (d) perubahan, penambahan dan/atau pengurangan perjalanan kereta api pada GAPEKA, (e) penentuan kereta api yang jalan dan (f) pembatalan dan pengumuman perjalanan kereta api

b. Pasal 24

- 1) Penyusunan garis besar perjalanan kereta api merupakan garis besar rencana operasi kereta api tentang jenis, jumlah, jadwal, dan rangkaian kereta api yang akan dijalankan di lintas yang bersangkutan sesuai dengan kebutuhan angkutan.
- 2) Garis besar perjalanan kereta api disusun oleh Badan Penyelenggara, dan dapat ditinjau kembali dengan ketentuan : (a) keterlambatan kereta api rata-rata melebihi toleransi yang ditetapkan, (b) tidak ada kesesuaian antara GAPEKA dengan kebutuhan dan (c) perubahan kondisi prasarana, sarana dan sumber daya manusia.

3. Ketepatan waktu (keberangkatan dan kedatangan)

On-Time Performance (OTP) mengacu pada jumlah waktu yang dibutuhkan kereta api dalam melakukan perjalanan. OTP biasanya ditunjukkan dalam satu nilai prosentase dan mengacu pada prosentase kereta api itu "tepat waktu".

Di dalam transportasi jadwal/skedul yang tepat atau *on time performance* merujuk pada keberhasilan pelayanan yang tetap pada skedul/jadwal yang dipublikasikan oleh penyedia jasa.

Dalam beberapa keadaan kereta api mengalami *delay* layanan. *Delay* ini bisa terjadi untuk banyak alasan dan memberikan dampak dalam perjalanan. Sebagian dari alasan paling umum untuk *delay* meliputi :

- a. Volume lalu lintas dalam suatu rute dapat mempengaruhi skedul/jadwal yang ditetapkan. Lalu lintas yang padat akan memperlambat jalannya kendaraan.
- b. Kecelakaan, apabila di perjalanan terjadi kecelakaan baik yang dialami oleh kendaraan lain maupun kendaraan itu sendiri.
- c. Kerusakan/gangguan teknis sarana.
- d. Kerusakan/gangguan teknis prasarana (kegagalan sinyal, pekerjaan jalur, konstruksi, permasalahan peralatan atau kegagalan).
- e. Adanya antrian ketika kereta akan memasuki stasiun.
- f. Juga terdapat faktor-faktor eksternal, di luar kendali yang berdampak pada reliabilitas pelayanan seperti cuaca/lingkungan alam, misalnya ketika terjadi banjir atau longsor yang mengakibatkan terhambatnya perjalanan.

B. Metodologi Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Sugiyono (2005: 5-7) menjelaskan mengenai metode deskriptif sebagai prosedur pemecahan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan keadaan subjek/objek penelitian (seseorang, lembaga,

masyarakat dan lain-lain) pada saat sekarang berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya. Usaha mendiskriptifkan fakta-fakta itu pada tahap permulaan tertuju pada usaha mengemukakan gejala-gejala secara lengkap dalam aspek yang diselidiki, agar jelas keadaan atau kondisinya.

Metodologi penelitian pada kajian ini terdiri dari tahapan pengumpulan data sekunder, survei untuk mendapatkan data primer serta proses analisis dan evaluasi. Proses pengumpulan data sekunder dilakukan melalui studi kepustakaan dan pengumpulan data ke instansi terkait (PT. KA *Commuter* Jabodetabekdan Ditjen Perkeretaapian) seperti data keberangkatan dan kedatangan kereta api, penyebab keterlambatan, serta data lain yang mendukung kajian.

Tahapan Analisis dan Pembahasan

Pengelompokan data dipisahkan antara setiap jurusan KRL Ekspres yaitu Bogor, Depok, Bojong, Bekasi, dan Serpong. Untuk analisis OTP, data dikelompokkan dalam suatu range kelambatan sebagai berikut :

Range Delay	Nilai
0 - 9 menit	1
10 - 19 menit	0,75
20 - 29 menit	0,50
30 - 39 menit	0,25
> 39 menit	0,1

Sedangkan untuk melihat kinerja OTP baik untuk keberangkatan maupun kedatangan KRL, dikelompokkan sebagai berikut :

Nilai OTP:

- 0 - 20% = sangat kurang
- 21% - 40% = kurang baik
- 41% - 60% = cukup
- 61% - 80% = baik
- 81% - 100% = sangat baik

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Visi PT KA *Commuter* Jabodetabek sangat jelas yaitu untuk menjadikan kereta api sebagai pilihan utama di ibukota dan sekitarnya dengan fasilitas penunjang dan tingkat pelayanan, keamanan dan kenyamanan yang prima. Sarana transportasi yang menghubungkan antara kota metropolitan Jakarta dengan kota-kota disekitarnya (Jabodetabek) memiliki suatu keunikan tersendiri yaitu memberikan manfaat untuk membawa para *commuter* yang bekerja di Jakarta namun bertempat tinggal di kota-kota seputar Jakarta.

Saat ini ada tiga kategori atau kelas pelayanan KRL, yaitu KRL ekonomi non-AC, KRL Ekonomi AC dan KRL Ekspres AC. Sistem pengoperasian KRL terpadu di wilayah Jabotabek

dimulai pada tahun 2000, yang melayani rute Jakarta – Bogor, PP; Jakarta – Depok, PP; Jakarta – Bekasi, PP; Jakarta – Tangerang, PP; dan Jakarta – Serpong, PP.

Tingkat pelayanan angkutan umum KA juga tidak lebih baik dari angkutan umum bus, dimana pada jam sibuk *load faktor* sangat tinggi. Hal ini mengindikasikan bahwa kapasitas angkutan KA masih kurang pada jam sibuk, sementara fasilitas lain seperti stasiun juga belum mendukung kenyamanan dan keamanan penumpang KA.

A. Analisis On Time Performance KRL Bekasi Ekspres

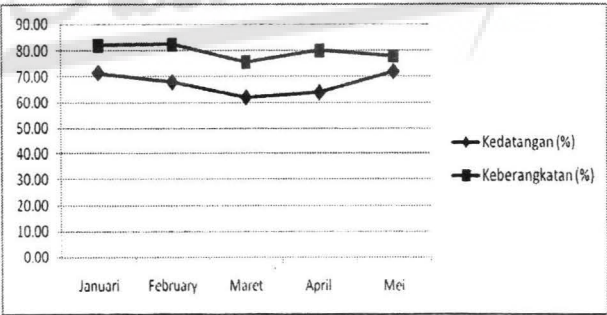
On time of performance keberangkatan dan kedatangan KRL Ekspres Jabodetabek untuk jalur Bekasi dari bulan Januari sampai dengan bulan Maret mengalami penurunan sekitar 9,5%. Tetapi OTP setelah bulan Maret sampai bulan Mei terus mengalami peningkatan. Penyebab menurunnya OTP di bulan Februari karena meningkatnya frekuensi keterlambatan pada interval 10-29 menit sebanyak 14,30% yang disebabkan oleh adanya dampak dari lokomotif mogok di stasiun Gambir. Frekuensi kedatangan yang keterlambatannya kurang dari 10 menit hanya 35,70%. Peningkatan OTP sekitar 1,9% dari bulan Maret terjadi pada bulan April walaupun masih dibawah OTP bulan Januari (7,53%) dan Februari (4,02%). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 1. Rekapitulasi OTP Bekasi Ekspres

Bulan	OTP		Rata-rata
	Kedatangan (%)	Keberangkatan (%)	
Januari	71.39	81.95	76.67
February	67.88	82.33	75.10
Maret	61.95	75.56	68.76
April	63.86	79.97	71.91
Mei	71.90	77.80	74.85
Rata-Rata	67.39	79.52	73.46

Dari data terlihat bahwa OTP kedatangan lebih rendah dari OTP keberangkatan, hal ini berarti bahwa keterlambatan keberangkatan KRL Jabodetabek jalur Bekasi akan menyebabkan keterlambatan kedatangan yang lebih lama. Hal ini dibuktikan dengan adanya 12,12% perbedaan OTP kedatangan dan keberangkatan. Grafik dibawah ini menunjukkan pola OTP keberangkatan dan kedatangan pada bulan Januari-Mei.

Gambar 1. OTP Keberangkatan dan Kedatangan



B. Analisis On Time Performance KRL Pakuan Ekspres

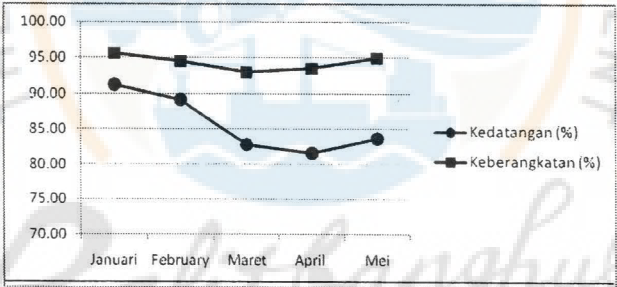
OTP terbaik Pakuan Ekspres terdapat pada bulan Januari yaitu frekuensi keberangkatan kereta yang mengalami keterlambatan kurang dari 10 menit sebanyak 90,14% dari total keberangkatan, sedangkan keterlambatan yang lebih dari 20 menit hanya 4,21%. OTP terendah terdapat pada bulan Maret dengan keterlambatan lebih dari 20 menit mencapai 6,37% dan kurang dari 10 menit hanya 83,75%. Dari hasil analisis terlihat pada bulan Januari menghasilkan OTP tertinggi dan terendah pada bulan April. Hal ini dapat dilihat dari frekwensi keterlambatan kurang dari 10 menit 80,24% pada bulan Januari dan 57,72% pada bulan April, sedangkan keterlambatan lebih dari 20 menit pada bulan Januari (8,55%) dan bulan April (16,21%).

Tabel 2. Rekapitulasi OTP Pakuan Ekspres

Bulan	OTP		Rata-rata
	Kedatangan (%)	Keberangkatan (%)	
Januari	91.29	95.60	93.44
February	89.17	94.50	91.83
Maret	82.79	92.97	87.88
April	81.60	93.47	87.53
Mei	83.70	94.96	89.33
Rata-Rata	85.71	94.30	90.00

Jika dilihat pada grafik dibawah dapat diketahui bahwa OTP KRL Pakuan Ekspres termasuk kategori yang sangat tepat waktu baik untuk kedatangan (85,71) dan keberangkatan (94,30%). Secara keseluruhan kurva OTP kedatangan selalu berada di bawah kurva OTP keberangkatan dengan rata-rata perbedaan 8,95%.

Gambar 2. OTP Keberangkatan dan Kedatangan



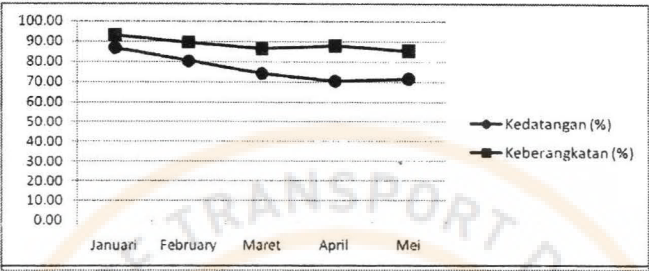
C. Analisis On Time Performance KRL Depok Ekspres

Dari hasil analisis data KRL Depok Ekspres dapat diketahui bahwa *on time performance* di kategori sangat tepat waktu. Hal ini dilihat dari rata-rata OTP keberangkatan dan kedatangan selama 5 bulan (Januari-Mei) menunjukkan angka 88,31% untuk OTP kedatangan dan 76,52% untuk OTP keberangkatan, sehingga terjadi selisih 11,8% antara keberangkatan dan kedatangan. Hasil analisis OTP selama lima bulan dapat dilihat pada tabel dan grafik berikut:

Tabel 3. Rekapitulasi OTP Depok Ekspres

Bulan	OTP		Rata-rata
	Kedatangan	Keberangkatan	
Januari	86.63	93.04	89.84
Februari	80.14	89.44	84.75
Maret	74.07	86.28	80.17
April	70.24	87.74	78.95
Mei	71.53	85.08	78.31
Rata-rata	76.52	88.32	82.42

Gambar 3. OTP Keberangkatan dan Kedatangan



D. Analisis On Time Performance KRL Sudirman Ekspres

Analisis OTP KRL Sudirman Ekspres sangat baik, meskipun terjadi penurunan OTP dari bulan Januari hingga bulan Mei. Pada tabel berikut dapat dilihat persentase OTP keberangkatan dan kedatangan setiap bulannya.

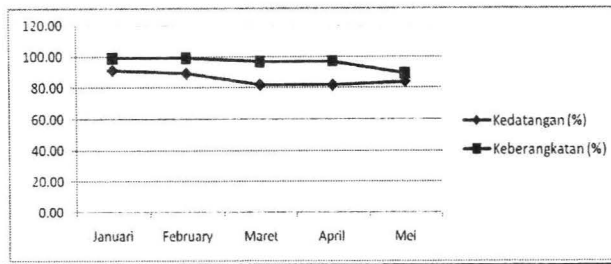
Tabel 4. Rekapitulasi OTP Januari-Mei 2009

Bulan	OTP		Rata-rata
	Kedatangan (%)	Keberangkatan (%)	
Januari	91.29	99.15	95.22
February	89.17	99.04	94.10
Maret	81.76	96.60	89.18
April	81.60	96.99	89.29
Mei	83.70	89.09	86.39
Rata-Rata	85.50	96.17	90.84

Dari tabel dapat diketahui bahwa OTP pada bulan Januari dapat di kategorikan sangat tepat waktu karena tidak terdapat keterlambatan yang lebih dari 20 menit pada keberangkatan dan hanya 8,55% keterlambatan pada kedatangan, sedangkan OTP terendah tetapi masih dalam kategori sangat tepat waktu terjadi pada bulan April untuk kedatangan (81,60%) dan bulan Mei untuk keberangkatan (89,09%). OTP mengalami penurunan, tidak hanya OTP kedatangan (7,5%) tetapi juga keberangkatan (10,5%). Jika dirata-rata selisih waktu keberangkatan dan kedatangan sekitar 10,67%. Perbedaan OTP kedatangan dan keterlambatan yang signifikan terjadi pada bulan April yaitu 15,39%.

Secara keseluruhan OTP kedatangan dapat dikatakan sangat tepat waktu karena mencapai angka 96% (keberangkatan) dan 85,50% (kedatangan). Untuk lebih jelas pola OTP dari bulan Januari s.d Mei dapat dilihat pada gambar 4.

Gambar 4. OTP Keberangkatan dan Kedatangan



E. Analisis On Time Performance KRL Serpong Ekspres

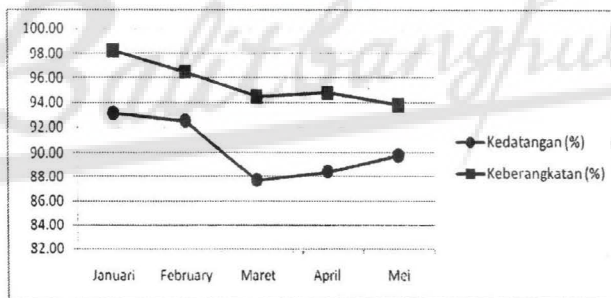
Hasil analisis OTP KRL Serpong Ekspres menunjukkan bahwa terdapat 0,63% penurunan nilai OTP dari bulan Januari ke bulan Februari. Hal ini disebabkan oleh karena bertambahnya frekuensi jadwal kereta yang mengalami keterlambatan lebih dari 20 menit sebanyak 1,54%. Sedangkan pada bulan April dan Mei mengalami peningkatan angka OTP sebesar 0,74% dan 1,34%. Pada umumnya nilai OTP hasil analisis untuk jalur Serpong termasuk dalam kategori sangat tepat waktu baik OTP kedatangan (90,30%) maupun keberangkatan (95,56%). Tabel berikut menunjukkan OTP dalam 5 bulan.

Tabel 5. Rekapitulasi OTP Januari-Mei 2009

Bulan	OTP		Rata-rata
	Kedatangan (%)	Keberangkatan (%)	
Januari	93.15	98.25	95.70
February	92.52	96.49	94.51
Maret	87.67	94.48	91.07
April	88.41	94.78	91.59
Mei	89.76	93.80	91.78
Rata-Rata	90.30	95.56	92.93

Grafik berikut menggambarkan bahwa OTP keberangkatan lebih baik dari pada OTP kedatangan. Ini ditunjukkan oleh perbedaan nilai OTP kedatangan dan keberangkatan sebesar 5,10% (Januari), 3,96 (Februari), 6,81% (Maret), 6,36% (April), dan 4,04 (Mei).

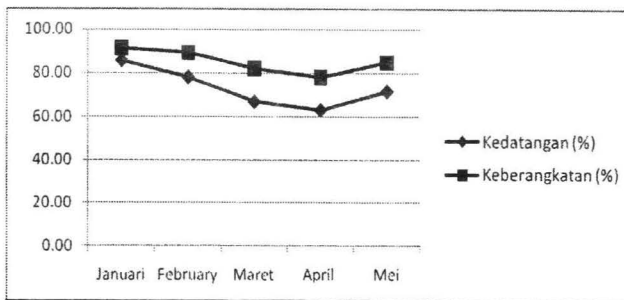
Gambar 5. OTP Keberangkatan dan Kedatangan



F. Analisis On Time Performance KRL Bojong Ekspres

On time performance KRL Bojong termasuk sangat tepat waktu untuk keberangkatan (84,91%) dan cukup tepat waktu untuk kedatangan (73,08%) dan untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada grafik berikut yang menggambarkan OTP dari bulan Januari s.d Mei.

Gambar 6. OTP Keberangkatan dan Kedatangan



Dari tabel dapat diketahui bahwa OTP KRL mengalami penurunan dari bulan Januari s.d Mei disebabkan meningkatnya frekuensi keterlambatan kereta lebih dari 39 menit setiap bulannya rata-rata kedatangan 4,29% dan keberangkatan 1,82%. Interval keterlambatan antara 30 – 39 menit juga mengalami peningkatan sekitar 1,45% (kedatangan) dan 0,88% (keberangkatan). Nilai-nilai OTP bulan Januari s.d Mei dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 6. Rekapitulasi OTP Januari-Mei 2009 Bojong Ekspres

Bulan	OTP		Rata-rata
	Kedatangan (%)	Keberangkatan (%)	
Januari	85.64	91.75	88.45
Februari	78.07	89.03	83.55
Maret	66.93	81.92	74.42
April	63.11	77.79	70.45
Mei	71.63	84.57	78.10
Rata-rata	73.08	84.91	78.99

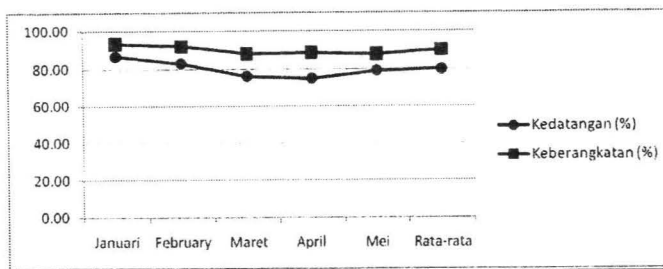
G. On Time Performance KRL Jabodetabek

Disamping menghitung OTP untuk setiap KRL Ekspres Jabodetabek, dihitung pula OTP secara keseluruhan (total). Tabel berikut merupakan rata-rata hasil OTP dari enam jalur KRL Jabodetabek yaitu: Pakuan, Depok, Bojong, Bekasi, Serpong dan Sudirman. Analisis OTP dilakukan selama kurun waktu lima bulan tahun 2009. Dari hasil rangkuman OTP dapat disimpulkan bahwa OTP kedatangan dalam kategori sangat baik/sangat tepat waktu terdapat pada bulan Januari dan Februari, sedangkan untuk bulan Maret, April dan Mei tingkat OTP hanya pada kategori baik. Untuk OTP keberangkatan dari bulan Januari s.d Mei termasuk dalam kategori sangat tepat waktu.

Tabel 7. Rekapitulasi OTP KRL Jabodetabek

Bulan	OTP		Rata-rata
	Kedatangan (%)	Keberangkatan (%)	
Januari	86.57	93.21	89.89
Februari	82.83	91.80	87.31
Maret	75.86	87.97	81.91
April	74.80	88.46	81.63
Mei	78.70	87.55	83.13
Rata-rata	79.75	89.80	84.77

Gambar 7. OTP Keberangkatan dan Kedatangan



Salah satu keunggulan kereta api adalah ketepatan waktunya. Bahkan di Indonesia kereta api dulu bisa dipakai sebagai patokan waktu bagi semua orang karena ketepatannya. Bila operator KA mengutamakan ketepatan waktu maka KA akan berangkat dan tiba dengan tepat, artinya diperjalanan tidak ada gangguan apapun atau KA tiba dengan selamat. Masih adanya jadwal kereta yang terlambat seharusnya tidak terjadi.

Tabel 8. OTP KRL Jabodetabek Januari-Mei 2009 (%)

Keberangkatan:						
Bulan	Januari	Februari	Maret	April	Mei	Rata-2
Bekasi	81.95	82.33	75.56	79.97	77.8	79.52
Pakuan	95.6	94.5	92.97	93.47	94.96	94.30
Depok	93.04	89.44	86.28	87.74	85.74	88.45
Bojong	91.25	89.03	81.92	77.79	84.57	84.91
Serpong	98.25	96.49	94.48	94.78	93.8	95.56
Sudirman	99.15	99.04	99.04	96.99	89.09	96.66
Rata-rata	93.21	91.81	88.37	88.46	87.66	89.79
Kedatangan:						
Bulan	Januari	Februari	Maret	April	Mei	Rata-2
Bekasi	71.39	67.88	61.95	63.86	71.9	67.39
Pakuan	91.29	89.17	82.79	81.6	83.7	85.71
Depok	86.63	80.14	74.07	70.24	71.53	76.52
Bojong	85.64	78.07	66.93	63.11	71.63	73.07
Serpong	93.15	92.52	87.67	88.41	89.76	90.30
Sudirman	91.29	89.17	81.76	81.6	83.7	85.50
Rata-rata	86.56	82.83	75.86	74.80	78.70	84.27

**Tabel 9. Rata-rata OTP Keberangkatan & Kedatangan
KRL Jabodetabek Januari-Mei 2009**

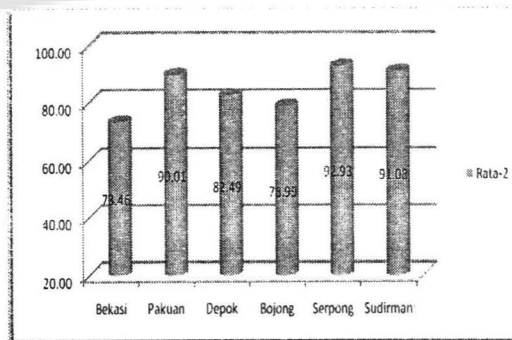
Nama KA	Januari	Februari	Maret	April	Mei	Rata-2
1. Bekasi	76.67	75.10	68.75	71.91	74.85	73.45
2. Pakuan	93.44	91.83	87.88	87.53	89.33	90.00
3. Depok	89.83	84.79	80.17	78.99	78.63	82.48
4. Bojong	88.44	83.55	74.42	70.45	78.10	78.99
5. Serpong	95.70	94.50	91.07	91.59	91.78	92.92
6. Sudirman	95.22	94.10	90.40	89.29	86.39	91.08
Rata-rata	89.88	87.31	82.11	81.62	83.18	84.82

Sumber: Hasil Analisis

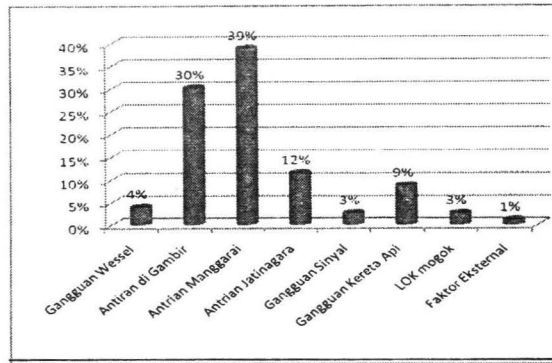
Dari tabel diatas, bahwa rata-rata *on time performance* untuk keberangkatan dan kedatangan masing-masing KRL terlihat bahwa Bekasi Ekspres menunjukkan prosentase paling rendah yaitu 73,45%, diikuti Bojong Ekspres (78,99%), hal ini mengindikasikan bahwa OTP dalam kondisi baik (dibawah 80%), sedangkan tertinggi ditunjukkan oleh Serpong Ekspres yaitu sebesar 92,92%, demikian pula KRL Pakuan, Depok dan Sudirman menunjukkan OTP yang sangat baik (diatas 80%). Masih belum optimalnya pelayanan KRL *Commuter* dilihat dari sisi ketepatan waktu, dimana adanya kelambatan dapat diidentifikasi beberapa penyebab sebagai berikut:

1. Kondisi sarana (lok dan kereta) yang sudah tua sehingga sering mengalami kerusakan/ mogok karena minimnya waktu perawatan.
2. Kondisi prasarana untuk *single track* memberikan andil kelambatannya cukup besar dibanding *double track*, termasuk masih bercampurnya *track* untuk KRL dan kereta jarak menengah dan jarak jauh (untuk KRL Bekasi Ekspres) sehingga harus menunggu antrian keberangkatan.
3. Adanya gangguan *track circuit*, gangguan sinyal di stasiun, antrian masuk stasiun, kerusakan wesel, dll.
4. Frekuensi perjalanan lintas Jabodetabek yang cukup padat.
5. Faktor eksternal: adanya banjir, longsor, pohon tumbang, tawuran warga, dll.

Gambar 8. Rata-rata OTP KRL Jabodetabek



Gambar 9. Faktor Penyebab Kelambatan KRL



Dari hasil analisis diperoleh bahwa keterlambatan kereta api paling banyak dipengaruhi oleh antrian KRL masuk stasiun, baik antrian di Stasiun Gambir, Manggarai maupun Jatinegara. Dari ketiga stasiun tersebut, antrian di stasiun Manggarai merupakan penyebab tertinggi keterlambatan kereta api dalam kurun waktu 5 bulan yaitu (39%), kemudian stasiun Gambir (30%) dan stasiun Jatinegara (12%). Selain faktor antrian, keterlambatan juga disebabkan akibat adanya gangguan dari kereta itu sendiri yaitu sekitar (9%). Gangguan kereta seperti mogok akibat kerusakan kereta dan gangguan teknis lainnya. Faktor lain adalah adanya gangguan wessel (4%), gangguan sinyal (3%) dan Lok mogok (3%). Sedangkan faktor eksternal hanya menyebabkan keterlambatan sekitar 1%. Gangguan eksternal seperti adanya hujan, pohon tumbang, banjir dll.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Jadwal/skedul yang tepat atau *on time performance* (OTP) menunjukkan keberhasilan pelayanan yang tetap pada skedul/jadwal yang dipublikasikan oleh penyedia jasa. Beberapa faktor yang mempengaruhi ketepatan waktu, diantaranya adalah: Volume lalu lintas dalam suatu rute, adanya kejadian kecelakaan, cuaca/lingkungan alam, kerusakan/gangguan teknis sarana/ prasarana, dan adanya antrian ketika kereta akan memasuki stasiun.
2. Dari hasil analisis diketahui bahwa secara keseluruhan OTP KRL Jabodetabek untuk keberangkatan lebih baik dibandingkan dengan OTP kedatangan. KRL Bekasi ekspres menunjukkan *on time performance* kategori baik, sedangkan KRL Sudirman Ekspres, KRL Depok Ekspres, Pakuan KRL Ekspres, dan KRL Serpong Ekspres ketepatan waktu kedatangan dan keterlambatannya dalam kategori sangat baik. Rata-rata *on time performance* untuk keberangkatan dan kedatangan masing-masing KRL terlihat bahwa Bekasi Ekspres menunjukkan prosentase paling rendah yaitu 73,45%, dan tertinggi ditunjukkan oleh Serpong Ekspres yaitu sebesar 92,92% (sangat baik).
3. Keterlambatan KRL paling banyak dipengaruhi oleh antrian KRL masuk stasiun, baik antrian di stasiun Gambir, Manggarai maupun Jatinegara. Dari ketiga stasiun tersebut, antrian di stasiun Manggarai merupakan penyebab tertinggi keterlambatan kereta api

dalam kurun waktu 5 bulan yaitu (39%), kemudian stasiun Gambir (30%) dan stasiun Jatinegara (12%). Selain faktor antrian, keterlambatan juga disebabkan akibat adanya gangguan dari kereta itu sendiri yaitu sekitar (9%).

B. Saran

1. Untuk menunjukkan reliabilitas layanan KRL, operator KA secara rutin mencatat dan membuat data statistic kinerja ketepatan waktu sehari-hari dan menerbitkan laporan secara berkala mengenai kecenderungan/trend kinerja tepat waktu. Hal-hal yang menyebabkan keterlambatan dievaluasi, misalnya yang disebabkan oleh kerusakan teknis sarana dan prasarana, program pekerjaan jalur, dan gangguan lain. Informasi ini bermanfaat dalam menentukan kinerja ketepatan waktu yang diharapkan.
2. Untuk KRL yang menunjukkan OTP terendah seperti Bekasi Ekspres yang disebabkan kelambatan karena adanya prioritas keberangkatan kereta jarak menengah dan jarak jauh maupun antrian di stasiun Jatinegara, perlu diupayakan penanganan yang terintegrasi guna meminimalisir keterlambatan.
3. Selain itu, untuk merespon keluhan masyarakat tentang minimnya/sulitnya mendapatkan informasi mengenai perjalanan KRL (keterlambatan dan pembatalan), perlu dikembangkan fasilitas layanan yang memudahkan pengguna KRL.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S.1998.*Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*.Rineka Cipta.Jakarta.
- Burhan, Gunawan, Marzuki. 2002. *Statistik Terapan Untuk Penelitian Sosial*. Gadjah Mada University Press.Yogyakarta.
- Edward, K.Morlock. 1994. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga.Jakarta.
- Fandy Tjiptono.1996.*Manajemen Jasa*. Andi.Yogyakarta.
- George E. Gray, Lester A.Hoel.1992. *Public Transportation*. Prentice Hall Inc New Jersey
- Ofyar Z. Tamin. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Edisi Kedua, ITB, Bandung.
- Sofjan Assauri.2007.*Matematika Ekonomi*.Raja Grafindo Persada.Jakarta.
- Sugiyono. 2003. *Metode Penelitian Administrasi*. Jakarta.
- Rustian Kamaluddin.2003.*Ekonomi Transportasi, Karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Galia.Jakarta.
- Undang-Undang No.23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.
- *) Lahir Magetan 8 Desember 1963, S1-Ekonomi Manajemen, S-2 Manajemen Transportasi Darat, Peneliti Muda Bidang Transportasi Darat. Saat ini sebagai Kasubag Evaluasi dan Pelaporan Sekretariat Badan Litbang Perhubungan.