



Jurnal Teknik dan Keselamatan Transportasi

Analisis Efektifitas Implementasi Gapeka dan Standar Pelayanan Minimum di PT KAI Divisi Regional II Sumatera Barat

Analysis of Effectiveness of Gapeka Implementation and Minimum Service Standard in PT KAI Regional II Division, West Sumatera

Handoko¹, Andri Wahyu Pratama², Yogi Seta Anggara³, Happy Wan Ibnu⁴, Lopan Sutomo Putra⁵
handoko@ppi.ac.id, andri.mtp1828@taruna.api.ac.id, yogi.mtp1847@taruna.api.ac.id,
happy.mtp1864@taruna.api.ac.id, lopan.mtp1865@taruna.api.ac.id

Politeknik Perkeretaapian Indonesia

ABSTRAK

Perubahan jadwal keberangkatan, kedatangan kereta api, dan waktu tempuh kereta api mempengaruhi Penerapan GAPEKA di PT. KAI divisi Regional II Sumatera Barat. Pentingnya penerapan standar pelayanan minimum akan dapat berpengaruh pada tingkat kepuasan pengguna kereta api. Penelitian ini bertujuan untuk: 1) menganalisis kendala yang terjadi di wilayah Sumatera Barat, khususnya Divisi Regional II dalam pengoperasian lalu lintas kereta api, 2) elemen apa saja yang mempengaruhi Bagan Perjalanan Kereta Api (GAPEKA) di wilayah Sumatera Barat, dan 3) apa standar layanan minimum untuk pengguna kereta api di wilayah ini khususnya Divisi II Sumatera Barat. Penelitian ini menggunakan deskriptif kualitatif. Berdasarkan hasil analisis di lapangan bahwa 98% stasiun Regional II Sumatera Barat telah menerapkan standar layanan minimum yang mengacu pada PM No. 63 tahun 2019 tentang transportasi orang dengan kereta api yang mencakup keselamatan, keamanan, keandalan, kenyamanan, kenyamanan dan persamaan. Ini dapat memiliki efek positif pada implementasi layanan yang efektif, seperti struktur dan mekanisme kerja yang tepat. Dengan menerapkan GAPEKA dan meningkatkan standar layanan minimum berdasarkan PM No. 63 tahun 2019 yang bertujuan untuk memberikan layanan maksimal untuk melatih pengguna di Sumatera Barat dan untuk meningkatkan kualitas layanan di bidang perkeretaapian.

Kata kunci: GAPEKA; standar pelayanan minimum; lalu lintas kereta api

ABSTRACT

The Changing of train departures, train arrivals, and travel times affect the application of GAPEKA at PT. KAI Regional II division of West Sumatera. The importance of applying the minimum standards service will affect the level of satisfaction of train users. This study aims to: 1) analyze the constraints that occur in the West Sumatra region, especially Regional Division II in the operation of railroad traffic, 2) what are the elements that affect the Railroad Travel Chart (GAPEKA) in the region West Sumatra, and 3) what is the minimum service standard for train users in the region especially West Sumatra

Division II. This research used descriptive qualitative. Based on the results of analysis in the field that 98% of Regional II West Sumatra stations have implemented minimum service standards that refer to PM No. 63 of 2019 concerning transportation of people by train which includes safety, security, reliability, comfort, convenience and equality. This can have a positive effect on the effective implementation of services, such the structure and mechanism of proper work. By implementing GAPEKA and increasing minimum service standards based on PM No. 63 of 2019 which aims to provide maximum service to train users in West Sumatra and to improve the quality of services in the field of railways

Keywords: GAPEKA; minimum service standards; railway traffic

1. PENDAHULUAN

Berdasarkan UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, bahwa yang dimaksud dengan 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. Sementara itu, yang dimaksud dengan 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 perjalanan kereta api.

Dalam UU No.23 Tahun 2007 Pasal 121 menjelaskan bahwa Pengoperasian kereta api yang dimulai dari stasiun keberangkatan, bersilang, bersusulan, dan berhenti di stasiun tujuan diatur dalam Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA). Sedangkan berdasarkan PM No. 121 Tahun 2017 tentang Lalu Lintas Kereta Api Pasal 3 Setiap pengoperasian kereta api dalam berlalu lintas dilaksanakan dengan ketentuan antara lain: 1) Pada satu petak blok hanya diizinkan dilewati oleh satu kereta api pada waktu yang sama, 2) Menggunakan jalur sebelah kanan pada jalur ganda atau lebih.

Menurut PM No. 121 Tahun 2017 tentang Lalu Lintas Kereta Api Pasal 6 Pengaturan dan pengendalian perjalanan Kereta Api dilakukan oleh: 1) Petugas pengatur perjalanan kereta api untuk pengaturan perjalanan kereta api, 2) Petugas pengendali perjalanan kereta api untuk melakukan pengaturan perjalanan kereta api yang tidak sesuai GAPEKA dan pengendalian kereta api, 3) Petugas pengendali operasi kereta api terpusat.

Kereta Api memiliki jalur yang jumlah dan panjangnya terbatas, maka dari itu untuk mewujudkan prinsip utama perjalanan kereta api yang biasa disebut dengan Prinsip Abadi (Everlasting Principle) yaitu aman, tertib, lancar, dan selamat, maka perlu dilakukan pengaturan pada setiap perjalanan kereta api. Pada prinsipnya, pengaturan perjalanan kereta api dilakukan dengan cara: 1) Dalam satu petak blok hanya boleh dilalui oleh satu kereta api. Kecuali jika ada sarana yang didinaskan sebagai sarana penolong jika ada permasalahan pada sarana dalam satu petak blok tersebut, 2) Pada petak jalan jalur ganda atau lebih, pengoperasian kereta api menggunakan jalur kanan. Kecuali jika ada suatu kondisi yang mengharuskan pengoperasian kereta api menggunakan jalur tunggal.

Peraturan Dinas Nomor 16 Jilid 1 PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Pasal 1 yang dimaksud dengan GAPEKA adalah bagian dari peraturan perjalanan yang digambarkan secara grafis tentang perjalanan kereta api biasa dan kereta api fakultatif dengan beberapa keterangan penting guna melakukan pengaturan perjalanan kereta api, sesuai masa berlakunya. Sementara dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 110 Tahun 2017 Pasal 1 Ayat 1 dijelaskan bahwa yang disebut dengan Grafik Perjalanan Kereta Api atau 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. Akan tetapi beberapa permasalahan terjadi terkait dengan operasi lalu lintas perjalanan kereta api di Pt.

KAI (Persero) Divisi Regional II Sumatera Barat, diantaranya adalah: 1) beberapa perlintasan kereta api di Sumatera Barat mati suri, sehingga hal tersebut menjadi kendala dalam memberikan pelayanan maksimal kepada masyarakat, 2) permasalahan teknis masih banyaknya perlintasan sebidang yang menjadi kendala utama dalam pengaktifan kereta api di Sumatera Barat, perlintasan sebidang ini perlu diperhatikan bagi pemerintah karena berhubungan dengan keselamatan masyarakat.

Hasil penelitian Sasminto (2015) mengemukakan bahwa layanan transportasi kereta api di Padang memiliki peranan penting dalam meningkatkan permintaan jasa kereta api. Hasil penelitian Yuli (2012) mengemukakan bahwa input yang terdiri dari biaya operasional, besaran PSO dan jumlah sarana yang digunakan dapat mempengaruhi tingkat kepuasan pengguna kereta api di wilayah Sumatera Barat. Penelitian Lan (2006) mengemukakan bahwa peningkatan standar pelayanan di lingkup fasilitas dapat mempengaruhi kepuasan pengguna kereta api.

Berdasarkan hasil kajian penelitian-penelitian sebelumnya dan berdasarkan permasalahan-permasalahan diatas, peneliti melakukan penelitian ini yang bertujuan untuk: 1) menganalisa kendala-kendala apa saja yang terjadi di wilayah Sumatera Barat, khususnya Divisi Regional II dalam pengoperasian lalu lintas kereta api, 2) unsur-unsur apa sajalah yang mempengaruhi Grafik perjalanan Kereta Api (GAPEKA) di wilayah Sumatera Barat, dan 3) bagaimanakah standar pelayanan minimum bagi pengguna kereta api di wilayah khususnya Divisi II Sumatera Barat.

Berdasarkan Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 menyatakan bahwa perkeretaapian adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri dari prasarana, sarana, sumber daya manusia, serta norma kriteria, persyaratan dan procedure untuk penyelenggaraan transportasi kereta api. Kereta api merupakan sarana transportasi dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkai dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan mauoun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan prjalanan kereta

api. GAPEKA merupakan alat untuk mengendalikan operasi perjalanan kereta api, emmuat tentang gerakan sarana yang menghubungkan asal tujuan sejumlah jenis kereta api sesuai dengan kemampuan daya angkutnya untuk mendukung kebutuhan pasar dalam kurun waktu tertentu. (Undang-Undang No.23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian, pasal 121 ayat 1).

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan deskriptif kualitatif. Berdasarkan Sugiyono (2014) menyatakan bahwa penelitian kualitatif dengan menggunakan prosedur penelitian yaitu pengumpulan data melalui wawancara dengan petugas stasiun divisi regional II Suamtera Barat dan manajer stasiun untuk mendapatkan informasi, reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Penelitian kualitatif adalah memahami fenomena apa yang di alami subjek penelitian dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah. Perolehan data di dapat dari wawancara mendalam (Atmia, 2018) kepada petugas PT KAI divisi regional II Sumatera Barat, pengamatan, dan pemanfaatan dokumen sekunder yang didapat dari kepala stasiun divisi regional II Sumatera Barat.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Divisi Regional II Sumatera Barat atau sering disebut Divre II Sumatera Barat ini adalah salah atu wilayah pelayanan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang melayani jalur kereta api di wilayah Sumatera Barat. Divre ini tergolong kecil karena hanya mengoperasikan dua kereta api penumpang reguler yaitu Kereta Api Sibinuang dan Kereta Api Bandara Minangkabau Ekspres serta beberapa Kereta Api barang yang mengangkut semen curah dan klinker.

Untuk Divre II sendiri memiliki total 240 sarana kereta api yang terdiri dari 14 kereta (11 K3 dan 3 KMP), 15 Lokomotif (5 Seri CC, 8 seri BB, 1 Railbus, dan 1 KRD), dan 211 gerbong (114 GK, 95 GB, dan 2 GD). Dan untuk prasarananya sendiri Divre II memiliki 23 stasiun dengan 11 Stasiun Operasi dan 12 Stasiun Non Operasi serta 6 Shelter. Di wilayah

Divre II ini juga terdapat rel bergigi yang berada di jalur yang melewati pegunungan dengan kelandaian lebih dari 30 % yang terletak di Sawahlunto.

Perjalanan kereta api Divisi Regional II Sumatera Barat mengalami perubahan jadwal keberangkatan per tanggal 1 Desember 2019, sejak diberlakukannya Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA). Hal ini berdasarkan hasil wawancara kepada kepala humas KAI Drive II Sumatera Barat mengemukakan bahwa:

“Penetapan GAPEKA ini diterapkan melalui keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 1781 Tahun 2019 tentang Penetapan GAPEKA tahun 2019 PT KAI, hal tersebut dalam rangka menggantikan GAPEKA tahun 2017, GAPEKA ini dibuat untuk memenuhi aspirasi dan kebutuhan atas peningkatan layanan pengguna kereta api, penggunaan GAPEKA ini akan mempengaruhi jadwal perjalanan kereta api dan perpanjangan relasi KA di wilayah Divre II Sumatera Barat”. (Hasil wawancara Maret 2020).

Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA) di stasiun regional II Sumatera Barat menggambarkan secara grafis tentang perjalanan kereta api biasa dan kereta api fakultatif dengan beberapa keterangan penting guna melakukan pengaturan perjalanan kereta api, sesuai masa berlakunya. GAPEKA berisi tentang: 1) Gambar garis perjalanan kereta api biasa dan kereta api

Fakultatif, 2) Beberapa keterangan penting yang berkaitan tentang urusan perjalanan kereta api., 3) Tanggal mulai berlakunya. GAPEKA sendiri berlaku selama satu tahun dan jika diperlukan adanya suatu perubahan, GAPEKA dapat dirubah dengan Perubahan dan Tambahan (P dan T) GAPEKA, PPK, Maklumat Kereta Api (MALKA), dan Warta Maklumat (WAM).

Didalam pembuatan GAPEKA tentunya harus memerhatikan beberapa aspek yang dapat memengaruhi hasil dari grafik dan pengaturan perjalanan yang akan dibuatnya. Adapun aspek-

aspek tersebut diantaranya adalah Headway, Kapasitas Lintas, Waktu Tunggu, dan Waktu Tempuh. Headway adalah waktu antara dua sarana kereta api untuk melewati suatu titik perhentian atau stasiun tertentu dengan satuan menit/KA. Besar kecilnya headway dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain: 1) Kecepatan Lintas, 2) Lereng Penentu (Kelandaian), 3) Panjang Emplasemen, 4) Jalur (Tunggal/Ganda), 5) Kapasitas Jalur, 6) Percepatan dan Perlambatan. Untuk menentukan besarnya headway pada suatu lintas dapat dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$H = \frac{\text{Waktu } (t)}{\text{Jumlah KA } (N)}$$

H = Headway

t = Waktu = 60 menit

N = Jumlah KA yang beroperasi

Berdasarkan hasil wawancara kepada Kepala stasiun Kapasitas Lintas yang terdapat di wilayah Sumatera Barat mengemukakan sebagai berikut: “Untuk panjang total kapasitas lintas di Divre 2 ada 108 km, dengan lintas rel bergigi dari stasiun Kayu Tanam- Padang Panjang-Batu Tabal, sedangkan untuk kapasitas lintas Sawahlunto tidak ada rel bergigi”. (Wawancara, 25 Februari 2020).

Jumlah stasiun yang beroperasi di wilayah Divre 2 Sumatera Barat ada 11 stasiun, sedangkan stasiun yang tidak beroperasi berjumlah 12 stasiun. Shelter atau tempat pemberhentian berjumlah 6. Untuk lintas yang melayani angkutan barang dari stasiun Indarung-Bukit Putus diantaranya adalah: 1) KA Sibinuang: St. Padang- Naras, 2) KA Minangkabau Ekspres: Padang-BIM, 3) KA Lembah Anai: Anai Tanam- Duku-BIM.

Kapasitas lintas di wilayah Regional II Sumatera Barat memiliki kemampuan ruas jalan untuk menampung sejumlah gerak kendaraan dalam periode tertentu. Kapasitas Lintas Kereta Api yaitu banyaknya kereta api yang dapat lewat

atau dijalankan dengan tertib dan aman pada suatu lintas dalam waktu tertentu. Besar kecilnya kapasitas lintas dipengaruhi oleh beberapa hal antara lain adalah: 1) Jarak antar stasiun, 2) Kecepatan rata-rata kereta api, 3) Panjang rangkaian, 4) Waktu yang dibutuhkan untuk melayani satu kereta api, 5) Waktu perawatan sarana dan prasarana, 6) Waktu yang hilang karena persilangan dan penyusulan, 7) Waktu tunggu, 8) Panjang lintas, 9) Ketersediaan lokomotif dan 10) Kapasitas stasiun

Rumus yang digunakan dalam menentukan kapasitas lintas adalah rumus Scott. Rumus ini didasarkan pada operasi kereta api yang berjalan berurutan pada suatu lintas, walaupun pada kenyataannya rumus ini juga bisa diterapkan pada operasi kereta api yang berlawanan arah.

$$N = \frac{1440 \cdot \eta}{T + C_1 + C_2}$$

Dimana:

- N = Kapasitas Lintas dalam satu hari (KA/hari)
 - T = Waktu Tempuh kereta api (menit) = $\frac{\text{Jarak Stasiun (S)}}{\text{Kecepatan (V)}} \times 60$ menit
 - C₁ = Waktu pelayanan Blok (menit)
 - C₂ = Waktu pelayanan peralatan persinyalan (menit)
 - η = Faktor Efisiensi (0,5 ≈ 0,7)
- Harga praktis:
 C₁ = 3,5 menit untuk blok telegraph mekanik
 C₂ = 2,5 menit untuk sinyal mekanik

Waktu tunggu adalah rentang waktu yang tersisa antara waktu datang dengan waktu berangkat suatu kereta api. Waktu ini biasanya digunakan untuk naik turun penumpang, bongkar muat barang, langiran, dan persilangan atau penyusulan. Sedangkan Waktu Tempuh merupakan Lama waktu tempuh suatu kereta api dari satu stasiun ke stasiun lain atau untuk satu koridor lintas, dapat ditentukan berdasarkan jarak perjalanan dan kecepatan kereta api

tersebut. Rumus untuk menghitung waktu tempuh adalah sebagai berikut:

KA Langsung:

$$\frac{\text{Jarak Stasiun (S)}}{\text{Kecepatan (V)}} \times 60 \text{ menit} = \text{menit}$$

KA yang berangkat dan di stasiun depannya berjalan langsung:

$$\left(\frac{\text{Jarak Stasiun (S)}}{\text{Kecepatan (V)}} \times 60 \text{ menit} \right) + \text{Anzet} = \text{menit}$$

KA langsung kemudian di stasiun depannya berhenti:

$$\left(\frac{\text{Jarak Stasiun (S)}}{\text{Kecepatan (V)}} \times 60 \text{ menit} \right) + \text{Afzet} = \text{menit}$$

KA yang berangkat kemudian di stasiun depannya berhenti:

$$\left(\frac{\text{Jarak Stasiun (S)}}{\text{Kecepatan (V)}} \times 60 \text{ menit} \right) + \text{Anzet} + \text{Afzet} = \text{menit}$$

Standar Pelayanan Minimum di Stasiun Divisi II Sumatera Barat

Standar Pelayanan Minimum yang selanjutnya disebut Standar Pelayanan Minimum berdasarkan PM No. 63 Tahun 2019 digunakan sebagai Standar Operasional (SOP) ukuran minimum pelayanan yang harus dipenuhi oleh penyedia layanan dalam memberikan layanan kepada pengguna jasa, yang harus dilengkapi dengan tolok ukur yang dipergunakan sebagai pedoman penyelenggaraan pelayanan dan acuan penilaian kualitas pelayanan sebagai kewajiban dan janji penyedia layanan kepada masyarakat dalam rangka pelayanan yang berkualitas, cepat, mudah, terjangkau, dan terukur.

Dalam pengoperasian kereta api tentunya harus memenuhi standar pelayanan minimum yang berlaku. Standar pelayanan minimum ini diterapkan kepada pengguna jasa kereta api. Dalam penerapannya tersebut standar pelayanan minimum yang harus dipenuhi yaitu meliputi Standar Pelayanan Minimum BERDASARKAN pm No. 63 Tahun 2019 yang terdapat di Stasiun dan Standar Pelayanan Minimum dalam

Perjalanan Kereta Api. Adapun aspek-aspek Standar Pelayanan Minimum antara lain adalah: 1) Keselamatan, 2) kehandalan, 3) keamanan, 4) kenyamanan, 5) kemudahan, dan 6) kesetaraan.

Penerapan standar pelayanan minimum berdasarkan OM No. 63 Tahun 2019 yang terdapat di divisi II Sumatera Barat adalah sebagai berikut:

1. Keselamatan, mencakup fasilitas sebagai berikut:



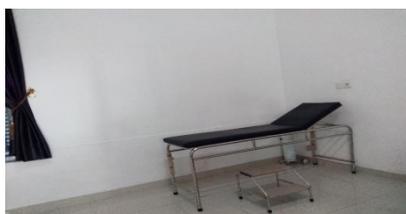
Gambar 1. Fasilitas keselamatan



Gambar 2. Fasilitas Keamanan



Gambar 3. Pos Kesehatan



Gambar 4. Ruang Isolasi



Gambar 5. Ruang Tunggu Penumpang

2. Penerapan Standar Pelayanan Minimum dalam Kereta mencakup keselamatan diantaranya fasilitas:



Gambar 6. Alat Pemecah Kaca



Gambar 7. Kotak kesehatan

Berdasarkan hasil analisa di lapangan bahwa 98% stasiun Regional II Sumatera Barat sudah melaksanakan pelayanan standar pelayanan minimum yang mengacu pada PM No. 63 Tahun 2019 tentang angkutan orang dengan kereta api yang mencakup keselamatan, keamanan, kehandalan, kenyamanan, kemudahan dan kesetaraan. Hal ini dapat berpengaruh positif terhadap terselenggaranya pelayanan yang efektif yaitu struktur dan mekanisme kerja yang tepat.

Selain itu dengan diterapkannya GAPEKA di Stasiun Sumatera Barat akan dapat memaksimalkan pelayanan pengguna kereta api di wilayah Sumatera Barat. Dengan di berlakukannya GAPEKA 2019 tersebut mempengaruhi jadwal rute perjalanan kereta api, waktu, jarak tempuh perjalanan yang diharapkan dapat memberikan pelayanan yang lebih maksimal kepada masyarakat di Sumatera Barat.

GAPEKA menjadi pedoman pengaturan pelaksanaan perjalanan kereta api yang beroperasi di Sumatera Barat.

4. KESIMPULAN

- 1) GAPEKA adalah bagian dari peraturan perjalanan yang digambarkan secara grafis tentang perjalanan kereta api biasa dan kereta api fakultatif dengan beberapa keterangan penting guna melakukan pengaturan perjalanan kereta api, sesuai masa berlakunya. Sementara dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 110 Tahun 2017 Pasal 1 Ayat 1.
- 2) Drive stasiun regional II Sumatera Barat sudah melaksanakan standar pelayanan minimum angkutan orang kereta api yang mencakup keselamatan, keamanan, kehandalan, kemudahan, kesetaraan. Hal tersebut guna meningkatkan kualitas pelayanan bagi masyarakat Sumatera Barat.
- 3) Wilayah regional II di Sumatera Barat berupaya meningkatkan kualitas pelayanan di bidang perkeretaapian dengan menerapkan GAPEKA dan meningkatkan standar pelayanan minimum berdasarkan PM No. 63 Tahun 2019 yang bertujuan untuk memberikan pelayanan maksimal terhadap pengguna kereta api di Sumatera Barat.

DAFTAR PUSTAKA

Afif, N. M. (2017). Analisis Teknis Operasional Light Rail Transit Kota Bandung. *Jurnal Online Institute Teknologi Bandung*, Vol. 3, No. 4.

Agarwal, R. (2008). Public Transportation and Customer Satisfaction: the case of Indian railways. *Global Business Review*, 9(2), 257-272

Ali, S., & Fazili, A. I. (2016). Contemporary Insight into Passenger Perception and Service Quality- A Study of Indian Railways. *ICRISTME*, 187-188

Atmia, K. (2018). Peran ATC Supervisor, ATCH Checker dan OJTI dalam Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan di Bandara Mopah Merauke. *AIRMAN: Jurnal Teknik dan Keselamatan Transportasi*, 1(2), 24-29.

Geetika., & Nandan., S. (2010). Determinants of Customer Satisfaction on Service Quality: A Study of Railway Platforms in India. *Journals of Public Transportation*, 13(1), 97-113

Lan, Lawrence W dan Lin, Erwin T. J. (2016) Performance Measurement for Railway Transport. *Journal of Transport Economics and Policy*, Volume 40 (3), pp. 382-40

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 121 Tahun 2017 tentang Lalu Lintas Kereta Api

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 110 Tahun 2017 tentang Tata Cara dan Standar Pembuatan GAPEKA

Peraturan Dinas Nomor 16A Jilid 1 PT. KAI tentang Dinas Lokomotif Diesel Hidrolik dan Diesel Elektrik

Peraturan Dinas Nomor 19 Jilid 1 PT. KAI Tentang Urusan Perjalanan Kereta Api dan Urusan Langsir

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 63 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum pengguna kereta api.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 48 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimum Kereta API

Purwoko (2013). Kriteria Revitalisasi Pengaktifan Jalur Kereta Api. *Jurnal Pendidikan Transportasi Darat*, Volume 15, Nomor 2.

Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Kualitatif*.
Bandung: Alfabeta

Sasminto, R., A. (2015). Analisis Alternatif
Moda Transportasi Darat Kereta Api dan
Bus Antar Kota Dalam Propinsi Kota
Padang Pariaman

Undang-Undang Republik Indonesia No. 23
Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Wikipedia. “Divisi Regional II Sumatera Barat”,
(online),https://id.wikipedia.org/wiki/Divisi_Regional_II_Sumatra_Barat,
diakses pada 18 April 2020 pukul 22.00.

Yuli, N. (2012). Analisis Kinerja Pelaksanaan
Kewajiban Pelayanan Punlik Bindang
Angkutan Kereta Api Penumpang Kelas
Ekonomi. *Jurnal Perencanaan Wilayah
dan Kota*, Vol.23, No. 1