

PERSEPSI PENUMPANG TERHADAP PERALATAN KESELAMATAN DI DALAM KERETA API

PASSENGER PERCEPTION OF THE EQUIPMENT SAFETY IN RAILWAYS

Ellenlies¹ dan Erna Suharti²

Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Jln. Medan Merdeka Timur No.5 Jakarta Pusat 10110

¹ ellen.lies@yahoo.co.id

² ernasuharti_ltb@yahoo.com

Submitted: 6 Mei 2013, Review 1: 20 Mei 2013, Review 2: 3 Juni 2013, Eligible articles: 10 Juni 2013

ABSTRACT

Passengers Perception Research in Safety Equipment In Train conducted in order to examine how far passenger train know about the safety equipment in train . This research was conducted in DAOP II Bandung with interview to passengers of Parahyangan train. The purpose of this study was to determine the user's perception of the safety of railway equipment and safety appliance repair business there. This study will be analyzed with descriptive qualitative method. Results showed accidents (53%) are the main factors of fear of passengers. 69% of respondents never saw safety equipment. 55% of respondents answered do not understand and are not able to use. Hopes to increase the safety of passengers, most large at around 51% would increase the safety equipment. Type of the most desirable means of salvation there is fire (25%), but it is also a tool P3K (13%), hammer (11%) and automatic doors (4%). For instructions on the use of safety equipment, 93% said there should be. Location of safety equipment, approximately 85% stated by the window for easy viewing. While the penalties for those who take the safety equipment, 87% want the fine money. From the results of the survey also found that DAOP II Bandung trying to fix the existing safety equipment that innovation is thrown to extinguish the fire in which the tool is held only by authorized personnel because the price is quite expensive. It also replacing trains with mica glass / acrylic that are not easily broken if thrown rocks, except for an emergency window. Besides, it also adds to the number of hammer that has been missing.

Keywords: *passenger, characteristics, perceptions, safety.*

ABSTRAK

Penelitian persepsi penumpang terhadap peralatan keselamatan di dalam kereta api dilakukan dalam rangka melihat sejauhmana masyarakat sebagai penumpang kereta api mengetahui tentang peralatan keselamatan yang ada di dalam kereta api. Penelitian dilakukan di DAOP 2 Bandung dengan survei wawancara kepada penumpang kereta api Argo Parahyangan. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui persepsi penumpang terhadap peralatan keselamatan di dalam kereta api dan upaya perbaikan peralatan keselamatan yang ada. Analisis dalam penelitian ini dengan metode deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 150 responden 53% takut terjadi kecelakaan ketika naik kereta api, 69 % responden tidak pernah melihat peralatan keselamatan di dalam kereta api, 55% responden tidak mengerti dan tidak mampu menggunakan peralatan keselamatan. 51% responden menginginkan menambah peralatan keselamatan untuk menambah rasa aman. Jenis peralatan keselamatan yang paling diinginkan adalah pemadam kebakaran (25%), alat P3K (13%), palu (11%), dan pintu otomatis (4%). Sebanyak 93% responden menginginkan adanya petunjuk penggunaan peralatan keselamatan. Mengenai letak peralatan keselamatan, 85% responden menginginkan di dekat jendela agar mudah dilihat. Sedangkan 87% responden menginginkan denda uang untuk hukuman bagi yang mengambil peralatan keselamatan. Dari hasil survei juga didapatkan bahwa DAOP 2 Bandung telah memperbaiki peralatan keselamatan yang ada dengan inovasi pada pemadam kebakaran dengan cara dilempar untuk memadamkan api. Alat tersebut hanya dipegang oleh petugas yang berwenang dikarenakan harganya cukup mahal. Selain itu juga mengganti kaca kereta api dengan mika/akrilik agar tidak mudah pecah jika dilempar batu, kecuali untuk jendela darurat, dan menambah jumlah palu yang sudah banyak yang hilang.

Kata kunci: *penumpang, karakteristik, persepsi, keselamatan*

PENDAHULUAN

Transportasi berperan penting dalam mendukung seseorang memenuhi kebutuhan hidupnya. Pelayanan transportasi yang lebih manusiawi baik dalam hal sarana maupun prasarana sangat dituntut untuk selalu dikembangkan. Pelayanan transportasi adalah jasa yang dihasilkan oleh penyedia jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan pengguna jasa transportasi (Sistranas:2005). Kondisi yang lebih manusiawi adalah kondisi yang layak untuk dipergunakan dan melindungi kepentingan mendasar dari setiap kegiatan bertransportasi yaitu

nyaman dan memperhatikan aspek-aspek keselamatan. Transportasi yang aman tidak hanya monopoli transportasi udara, darat, ataupun transportasi laut, tetapi juga transportasi perkeretaapian.

Keselamatan menurut wikipedia adalah suatu keadaan aman, dalam suatu kondisi yang aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologis, ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor-faktor tersebut. Untuk mencapai hal ini,

dapat dilakukan perlindungan terhadap suatu kejadian yang memungkinkan terjadinya kerugian ekonomi atau kesehatan.

Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian mengamanatkan keselamatan dalam kegiatan perkeretaapian, tetapi cara untuk mencapainya belum terdefiniskan dengan pasti. Masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi masih belum mengetahui langkah-langkah yang harus mereka lakukan bila terjadi kecelakaan. Selain itu PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai operator juga belum menyediakan peralatan keselamatan di dalam kereta api yang memadai.

Sebagai perbandingan, bus sebagai sarana transportasi massal yang paling sederhana mempunyai alat pemecah kaca dan tabung pemadam kebakaran. Bus dengan kapasitas penumpang 24 untuk bus kecil dan 52 untuk bus besar mampu memfasilitasinya. Seharusnya kereta api dengan kapasitas penumpang yang jauh lebih besar sudah selayaknya dilengkapi dengan alat keselamatan yang lebih canggih dan lengkap.

Selain itu kondisi berbeda juga dirasakan bila dibandingkan dengan penumpang pesawat terbang yang selalu dibekali dengan pengetahuan mengenai alat keselamatan termasuk cara penggunaannya begitu duduk di kursi penumpang. Bila kita beralih bahwa harga sebagai pertimbangan mengapa pelayanan keselamatan antar moda berbeda sangatlah disayangkan dikarenakan transportasi yang aman dan selamat bukan hanya hak kaum berpunya, tetapi adalah hak setiap penduduk/warga negara, dan kewajiban negara untuk memenuhinya.

Penelitian ini mencoba merumuskan permasalahan yaitu bagaimanakah persepsi pengguna jasa terhadap peralatan keselamatan kereta api dan bagaimana upaya perbaikan peralatan keselamatan yang ada. Perumusan masalah tersebut didapatkan dari pertanyaan: *pertama*: bagaimanakah kondisi peralatan keselamatan yang ada di kereta api saat ini, *kedua*: bagaimana persepsi penumpang terhadap keberadaan peralatan keselamatan dalam kereta api, *ketiga*: bagaimanakah upaya

peningkatan peralatan keselamatan yang sudah dan akan dilakukan.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui persepsi pengguna jasa terhadap peralatan keselamatan kereta api dan usaha perbaikan peralatan keselamatan yang ada. Tujuan tersebut diperjelas dengan hasil dari penelitian yaitu *pertama*: kondisi peralatan keselamatan yang ada di kereta api saat ini, *kedua*: persepsi penumpang terhadap keberadaan peralatan keselamatan dalam kereta api, *ketiga*: upaya peningkatan peralatan keselamatan yang sudah dan akan dilakukan.

TINJAUAN PUSTAKA

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian pasal 184 menyebutkan bahwa sarana perkeretaapian berdasarkan konstruksi dan komponennya terdiri atas peralatan keselamatan. Pasal 190 menyebutkan bahwa peralatan keselamatan harus memenuhi persyaratan teknis: a. sesuai dengan peruntukannya; dan b. mudah dalam pengoperasian.

Pasal 4 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api menyatakan bahwa standar pelayanan minimal dalam perjalanan pada kereta api antar kota dan pada kereta api perkotaan paling sedikit meliputi fasilitas kesehatan, keselamatan dan keamanan.

Data kecelakaan kereta api menunjukkan bahwa kejadian kecelakaan kereta api dan korban yang ditimbulkan akibat kecelakaan tersebut menurun dalam kurun waktu tahun 2007 s.d. 2013 (Ditjen Perkeretaapian, 2013). Namun tetap harus diperhitungkan sistem keselamatan yang layak untuk mengantisipasi terjadinya kecelakaan. Untuk menghindari ataupun mengurangi angka kecelakaan, yang perlu dilakukan yaitu dengan mengurangi kemungkinan terjadinya kesalahan manusia, atau membuat sistem yang lebih memberikan toleransi terhadap terjadinya kesalahan manusia (Baysari:2008).

Tabel 1. Jumlah Kecelakaan Kereta Api sampai April 2013

No.	Jenis Kecelakaan	Tahun						
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1.	Tabrakan KA dengan KA	3	3	5	3	1	2	0
2.	Anjlok	110	99	41	25	23	21	2
3.	Terguling	7	8	7	4	2	2	0
4.	Banjir/Longsor	3	8	8	6	1	4	4
5.	Lain-lain	16	8	8	4	6	2	2
Jumlah		139	126	69	42	33	31	8

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2013

Tabel 2. Jumlah Korban Kecelakaan Kereta Api sampai April 2013

No.	Korban	Tahun						
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1.	Meninggal	34	45	57	79	39	4	0
2.	Luka Berat	128	78	122	93	45	8	8
3.	Luka Ringan	164	73	76	104	28	37	37
Jumlah		326	196	255	276	112	49	45

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2013

Penyebab kecelakaan bervariasi tetapi menurut Austroad (2002) dan Warpani (1999) secara umum faktor utama yang paling berkontribusi dalam kecelakaan lalu lintas antara lain faktor manusia (pengemudi dan pejalan kaki), kendaraan, jalan dan lingkungan. Dari hal tersebut maka peralatan keselamatan harus selalu tersedia dikarenakan penyebab kecelakaan bisa dari segala faktor dan sewaktu-waktu.

Pentingnya keselamatan perkeretaapian sudah diamanatkan oleh negara. Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian Pasal 133 (Sekretariat Negara:2007) disebutkan bahwa dalam penyelenggaraan pengangkutan orang dengan kereta api, penyelenggara sarana perkeretaapian wajib mengutamakan keselamatan dan keamanan orang.

Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (Ditjen Perkeretaapian:2011) juga menyebutkan bahwa untuk mencapai sasaran pengembangan jaringan dan layanan perkeretaapian akan ditempuh kebijakan-kebijakan seperti meningkatkan kualitas pelayanan, keamanan dan keselamatan perkeretaapian.

Dari sisi pengguna jasa atau konsumen sudah terlindungi secara hukum untuk mendapatkan keselamatan yang layak. Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen Pasal 4 (Sekretariat Negara:1999), disebutkan bahwa hak konsumen adalah hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa.

Kondisi alat keselamatan kereta api bila dibandingkan dengan negara lain memang terlihat banyak perbedaan, namun bisa dijadikan tolok ukur bagaimana seharusnya pelayanan prima kereta api nasional yang diharapkan.

1. Kondisi Alat Keselamatan Kereta Api di Kanada

Kereta api di Kanada sudah dilengkapi dengan alat keselamatan baik pembuka pintu darurat, petunjuk pemakaiannya, maupun jendela darurat.



(Sumber: <http://www.gotransit.com/>)

Gambar 1. Pembuka Pintu Darurat dalam Kereta Api Toronto Kanada



(Sumber: <http://www.gotransit.com/>)

Gambar 2. Jendela Darurat dalam Kereta Api Toronto Kanada

2. Petunjuk Keselamatan di Kereta Api Cleveland

Dalam kereta api Cleveland, Ohio, Amerika Serikat terdapat petunjuk evakuasi bila terjadi kecelakaan.



(Sumber: <http://www.flickrriver.com>)

Gambar 3. Petunjuk Evakuasi di Kereta Api Cleveland, Ohio, Amerika Serikat

3. Petunjuk Keselamatan di Kereta Api Seattle

Dalam kereta api Seattle Amerika Serikat terdapat petunjuk keselamatan bagaimana membuka pintu secara manual dan memanggil paramedik.



(Sumber: <http://www.flickr.com/photos/viriyincy/>)

Gambar 3. Petunjuk Evakuasi di Kereta Api Seattle

4. Kondisi Alat Keselamatan di Kereta Api Virginia

Virginia dalam hal ini adalah negara bagian Amerika Serikat selain mengeluarkan panduan untuk keselamatan penumpang kereta api juga menetapkan alat keselamatan.



(Sumber: Passenger Safety Guideline, Virginia Railway Express)

Gambar 4. Alat Keselamatan dalam Kereta Api Virginia



(Sumber: Passenger Safety Guideline, Virginia Railway Express)

Gambar 5. Jendela Darurat dalam Kereta Api Virginia

METODOLOGI PENELITIAN

Survei dilakukan di wilayah DAOP 2 Bandung dengan melakukan survei wawancara kepada penumpang KA Argo Parahyangan relasi Bandung-Gambir. KA Argo Parahyangan dipilih dikarenakan merupakan jenis kereta api eksekutif, sehingga diharapkan memberikan gambaran jenis peralatan keselamatan apa saja yang ada sesuai dengan harga yang lebih mahal yang dibayar oleh penumpang. Pelaksanaan survei pada tanggal 13-15 Mei 2013 dan keseluruhan penelitian dilakukan dari bulan April-Juni 2013.

Pengambilan sampel responden dilakukan secara acak dengan metode simple random sampling yaitu sampel yang diambil atau diukur sedemikian rupa sehingga setiap unit penelitian dari populasi mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih sebagai sampel. Dari 150 kuesioner yang diolah, dapat disusun pengelompokan pengguna jasa berdasarkan pertanyaan tentang identitas atau karakteristik responden dan informasi sosial ekonomi responden. Teknik pengumpulan data menggunakan studi literatur dan studi lapangan melalui wawancara mendalam (*in-depth interview*) yang terfokus (Koentjaraningrat:1991).

Analisis penelitian menggunakan metode analisis deskriptif kualitatif untuk menggambarkan karakteristik responden dan persepsi responden mengenai peralatan keselamatan yang ada dan harapan ke depan terkait penyediaan peralatan keselamatan yang layak. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variabel mandiri tanpa membuat perbandingan (Sugiyono:2007).

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Jumlah Perjalanan Kereta Api di DAOP 2 Bandung

Jumlah perjalanan kereta api Daop 2 Bandung menggambarkan jumlah frekuensi perjalanan yang secara langsung berhubungan dengan jumlah penumpang yang tertampung. Dengan jumlah perjalanan yang tinggi diharapkan penanganan keselamatan juga menjadi prioritas.

Tabel 3. Jumlah Perjalanan Kereta Api di DAOP 2 Bandung

Bulan	Realisasi 2012	
	Volume	Km
Januari	267.588	22.729.913
Februari	236.257	19.467.520
Maret	257.009	42.257.003
Triwulan I	760.854	84.454.436

Bulan	Realisasi 2012	
	Volume	Km
April	259.698	21.473.341
Mei	270.480	22.124.730
Juni	254.741	21.341.004
Triwulan II	784.919	64.939.075
Semester I	1.545.773	149.393.511
Juli	269.646	19.694.119
Agustus	294.439	16.882.477
September	227.485	15.466.636
Triwulan III	791.570	52.043.232
Oktober	227.511	19.625.327
November	332.479	23.425.968
Desember	225.724	19.540.492
Triwulan IV	785.714	62.591.787
Semester II	1.577.284	114.635.019
Tahun	3.123.057	264.028.530

Sumber: DAOP 2 Bandung, 2013

B. Jumlah Kecelakaan Kereta Api di DAOP 2 Bandung

Semakin meningkatnya jumlah perjalanan, DAOP II Bandung berusaha untuk semakin

meningkatkan pelayanan. Namun demikian, bukan berarti kecelakaan dapat diredam dengan serta merta.

Tabel 4. Jumlah Kecelakaan Kereta Api di DAOP II Bandung

BULAN	JENIS PLH					AKIBAT PLH				
						PERKA		KORBAN		
	A	B	C	D	E	R	BR	M	LB	LR
JANUARI	0	0	0	1	2	0	0	1	1	0
PEBRUARI	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0
MARET	0	2	1	0	3	1	0	15	3	0
TRIW. I	0	2	1	1	8	1	0	18	5	0
APRIL	0	1	0	1	2	0	0	1	2	0
MEI	0	0	1	0	2	0	0	1	0	1
JUNI	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
TRIW. II	0	1	3	1	4	0	0	2	2	1
SEMT. I	0	3	4	2	12	1	0	20	7	1
JULI	0	0	0	0	4	0	0	1	1	0
AGUSTUS	0	0	0	0	7	0	0	3	1	3
SEPTEMBER	0	0	0	0	4	0	0	2	0	0
TRIW. III	0	0	0	0	15	0	0	6	2	3
OKTOBER	0	0	0	0	3	0	0	1	2	0
NOPEMBER	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0
DESEMBER	0	0	0	2	4	0	0	2	2	0
TRIW. IV	0	0	0	2	10	0	0	5	5	0
SEMT. II	0	0	0	2	25	0	0	11	7	3
TAHUN 2012	0	3	4	4	37	1	0	31	14	4
KETERANGAN:										
A : TABRAKAN KA DENGAN KA						R : RINJA				
B : TABRAKAN KA DGN KENDARAAN UMUM						BR : BUKAN RINJA				
C : ANJLOGAN / TERGULING						M : MENINGGAL DUNIA				
D : BANJIR / LONGSOR						LB : LUKA BERAT				
E : LAIN-LAIN						LR : LUKA RINGAN				

Sumber: DAOP 2 Bandung, 2013

C. Kereta Api Argo Parahyangan

Kereta api Argo Parahyangan dioperasikan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan relasi Bandung (BD)-Jakarta (GMR) dan sebaliknya. Kereta ini beroperasi setiap harinya 6 kali pada hari biasa dan 7 kali pada akhir

pekan dan hari libur. Perjalanan Jakarta-Bandung sepanjang ± 173 km ditempuh dengan waktu rata-rata 3 jam 15 menit. Jumlah frekuensi perjalanan KA Argo Parahyangan menunjukkan bahwa minat masyarakat sebagai pengguna jasa kereta api ini tinggi.

Tabel 5. Jadwal KA Argo Parahyangan Bandung-Gambir

No KA	Kelas	Bandung	Cimahi	Jatinegara	Gambir	Ket
7001	Eksekutif-Bisnis	04.00	-	-	06.52	Senin
19	Eksekutif	05.00	-	07.42	07.54	
21	Eksekutif-Bisnis	07.15	07.25	10.08	10.20	
7003	Eksekutif-Bisnis	09.00	-	-	12.00	Weekend
23	Eksekutif	12.00	-	14.42	14.54	
25	Eksekutif	14.30	-	17.15	17.27	
27	Eksekutif-Bisnis	16.00	16.11	18.45	18.57	
29	Eksekutif	19.45	-	22.36	22.51	

Sumber: DAOP 2 Bandung, 2013

Tabel 6. Jadwal KA Argo Parahyangan Gambir-Bandung

No KA	Kelas	Gambir	Purwakarta	Padalarang	Bandung	Ket
20	Eksekutif	05.45	07.07	08.27	08.44	Senin
7002	Eksekutif-Bisnis	07.20	08.43	10.03	10.20	
22	Eksekutif	08.20	09.41	11.00	11.17	
24	Eksekutif-Bisnis	10.50	12.12	13.39	13.56	
7004	Eksekutif-Bisnis	12.30	13.51	15.26	15.43	Weekend
26	Eksekutif	15.35	16.57	18.16	18.33	
28	Eksekutif	18.05	19.27	20.43	21.00	
30	Eksekutif-Bisnis	19.40	21.02	22.27	22.44	

Sumber: DAOP 2 Bandung, 2013

D. Analisis Kondisi Eksisting

Hasil survei kepada 150 responden dengan karakteristik umur rata-rata 21 s.d. 31 tahun dan tingkat pendidikan S1/S2/S3 tentang kondisi eksisting peralatan keselamatan dan hal yang dirasakan penumpang terkait penyelenggaraan

kereta api, menunjukkan bahwa masih ada responden sebagai penumpang yang merasa tidak aman menggunakan kereta api dan banyak yang tidak tahu mengenai jenis peralatan keselamatan dan cara penggunaannya.

Tabel 7. Karakteristik Responden

No	Karakteristik		Keterangan
1.	Umur Responden		15-20 tahun 8%, 21-30 tahun 46%, 31-40 tahun 26%, 41-50 tahun 20%, 51 tahun keatas 0%.
2.	Jenis Kelamin Responden		Laki-laki sebanyak 86 orang (57%) dan perempuan sebanyak 64 orang (43%).
3.	Pekerjaan Responden		PNS/Pensiunan 51 orang (34%), BUMN/Pegawai Swasta 43 orang (29%), Wiraswasta 30 orang (20%), Tidak Bekerja 14 orang (9%), dan Mahasiswa/Pelajar 12 orang (8%).
4.	Pendidikan Responden		S1/S2/S3 69 orang (46%), SLTA 37 orang (25%), D1/D2/D3 33 orang (22%), dan SLTP 11 orang (7%).
5.	Pendapatan Responden		pendapatan Rp 3.000.000,00 – Rp 4.000.000,00 43 orang (29%), pendapatan Rp 1.000.000,00 – Rp 2.000.000,00 34 orang (23%), pendapatan Rp 2.000.000,00 – Rp 3.000.000,00 29 orang (19%), pendapatan lebih besar dari Rp 4.000.000,00 28 orang (19%) pendapatan kurang dari Rp 1.000.000,00 16 orang (10%).
6.	Frekuensi Kereta Api	Menggunakan	85 orang (57%) lebih dari 20 kali dalam setahun, 26 orang (17%) kurang dari 5 kali, 20 orang (13%) antara 11-20 kali, 19 orang (13%) antara 5-10 kali.

Sumber: Hasil Survei, 2013

Tabel 8. Hasil Survei Kondisi Eksisting

No.	Kondisi Eksisting	Keterangan
1.	Kondisi Eksisting Keamanan dan Kenyamanan Kereta Api	Hasil survei mendapatkan persepsi penumpang untuk kondisi keamanan dan kenyamanan kereta api saat ini paling banyak adalah mereka tetap merasa aman dan nyaman sebanyak 60 orang (40%), hanya merasa aman sebanyak 43 orang (29%), kemudian hanya merasa nyaman sebanyak 29 orang (19%), dan tidak merasa aman dan nyaman sebanyak 18 orang (12%).
2.	Hal yang Paling Ditakutkan Penumpang dengan Kereta Api	Hasil survei mendapatkan hal yang paling ditakutkan penumpang ketika naik kereta api adalah terjadi kecelakaan sebanyak 80 penumpang (53%), kemudian terjadi mogok sebanyak 54 penumpang (36%), dan terakhir terjadi tindak kejahatan sebanyak 16 penumpang (11%).
3.	Kondisi Eksisting Peralatan Keselamatan	Terkait dengan ketakutan penumpang akan adanya kecelakaan, maka survei berikutnya adalah mengenai kondisi eksisting dari peralatan keselamatan. Hasilnya 103 penumpang (69%) tidak pernah melihat alat keselamatan di dalam kereta api, 32 orang (21%) melihat di dekat pintu masuk dan terlindung, dan 15 orang (10%) melihat di dekat tempat penyimpanan tas.
4.	Kondisi Keberadaan Peralatan Keselamatan	Terhadap penumpang yang pernah melihat alat keselamatan, pertanyaan berikutnya adalah mengenai keberadaan peralatan keselamatan tersebut, apakah masih terlihat oleh mereka atau tidak. Hasilnya 89% penumpang menyatakan bahwa alat tersebut tidak ada lagi. Sedangkan 11% penumpang menyatakan masih ada, meskipun tidak bisa menunjukkan keberadaan alat tersebut.
5.	Kemampuan Menggunakan Peralatan Keselamatan	Terhadap penumpang yang pernah melihat alat keselamatan, juga ditanyakan kemampuan menggunakan peralatan keselamatan tersebut. Hasilnya 55% penumpang menyatakan bahwa tidak mengerti dan tidak mampu menggunakan. 32% penumpang menyatakan mengerti dan mampu menggunakan dan 13% menyatakan hanya mengerti.

Sumber: Hasil Survei, 2013

E. Analisis Harapan Penumpang

Hasil penelitian mengenai persepsi penumpang tersebut ditindaklanjuti dengan penelitian

mengenai harapan dan keinginan penumpang untuk melindungi keselamatannya.

Tabel 9. Hasil Survei Harapan Pengguna

No.	Kondisi Harapan	Keterangan
1.	Harapan Penumpang untuk Menambah Rasa Aman	Hasil survei menunjukkan hal yang diinginkan penumpang untuk menambah rasa aman adalah menambah Sedangkan keselamatan sebanyak 76 penumpang (51%), menambah jumlah petugas keamanan sebanyak 65 penumpang (43%), dan 9 penumpang menjawab lainnya (6%). Yang dimaksud dengan lainnya adalah isian bebas penumpang terkait persepsi mereka masing-masing yang antara lain diisi dengan menambah kamera CCTV, membatasi jumlah penumpang, petugas sebaiknya berkeliling, dan menambah tombol darurat.
2.	Jenis Peralatan Keselamatan yang Diinginkan	Penumpang juga disurvei mengenai peralatan keselamatan yang mereka inginkan. Terdapat pilihan 4 (empat) yaitu palu, pemadam, P3K, dan pintu otomatis. Hasil dari survei tersebut adalah 25% penumpang menginginkan alat pemadam kebakaran, 13% menginginkan alat P3K, 11% menginginkan palu, dan 4% menginginkan pintu otomatis. Untuk jawaban variasi, pemilihan lebih dari satu jawaban, 11% menginginkan palu dan pemadam, selain itu 8% menginginkan palu dan pintu otomastis. Namun hanya 1 orang yang menginginkan semua alat tersebut ada.

No.	Kondisi Harapan	Keterangan
3.	Petunjuk Pemakaian Peralatan Keselamatan	Petunjuk Pemakaian peralatan keselamatan ini penting mengingat hasil survey sebelumnya bahwa 55% penumpang tidak tahu dan tidak mengerti cara menggunakan alat keselamatan. Hasil survey mengenai perlunya petunjuk pemakaian alat keselamatan adalah 93% (140 penumpang) menginginkan adanya petunjuk penggunaan, dan 10 penumpang (7%) tidak menginginkannya
4.	Letak Peralatan Keselamatan	Penumpang juga disurvei mengenai lokasi yang diinginkan terhadap adanya peralatan keselamatan. Hasil dari survey menunjukkan bahwa 85% (127 orang) responden menginginkan alat keselamatan tersebut terletak di dekat jendela. Sedangkan 23 orang (15%) menginginkan di dekat pintu masuk. Sedangkan untuk pilihan di dekat tempat penyimpanan tas dan lainnya, tidak dijawab oleh responden.
5.	Hukuman Bagi Pelaku Pengambil Peralatan Keselamatan	87% (130 orang) responden menginginkan hukuman berupa denda uang. Sedangkan 20 orang (13%) menginginkan hukuman penjara di bawah 1 tahun. Sedangkan untuk pilihan hukuman penjara antara 1-2 tahun, dan di atas 2 tahun tidak dipilih oleh responden

Sumber: Hasil Survei, 2013

F. Kondisi Eksisting Peralatan Keselamatan di Kereta Api Argo Parahyangan

Peralatan keselamatan di kereta api Argo Parahyangan hampir tidak ada. Meski kondisi kereta api bagus dan nyaman namun peralatan keselamatan yang tersedia hanya katub darurat.



Gambar 6. Kondisi KA Argo Parahyangan



Gambar 4. Tidak Ada Peralatan Keselamatan di KA Argo Parahyangan



Gambar 2. Kaca Jendela Retak di KA Argo Parahyangan



Gambar 3. Tombol Pintu Otomatis dan katub Darurat di KA Argo Parahyangan

G. Upaya Perbaikan Kondisi Peralatan Keselamatan oleh DAOP 2 Bandung

Dari hasil survei yang dilakukan di DAOP 2 Bandung terkait tidak adanya peralatan keselamatan di dalam KA Argo Parahyangan, didapatkan jawaban bahwa alat tersebut sebagian besar hilang dikarenakan keamanan di stasiun yang kurang memadai terutama di malam hari. Tetapi untuk ke depannya DAOP 2 Bandung akan melakukan perubahan sebagai suatu inovasi terhadap peralatan keselamatan di dalam kereta api yaitu sebagai berikut:

1. Mengganti kaca jendela dengan kaca mika, sehingga tidak mudah retak dan pecah bila dilempar batu. Perkecualian untuk jendela darurat, masih menggunakan kaca agar mudah pecah saat dipukul dengan palu.
2. Melakukan pengadaan ulang untuk palu, dikarenakan hampir semua palu sudah hilang.
3. Melakukan pengadaan alat pemadam kebakaran dengan bentuk baru. Alat

pemadam kebakaran ini bentuknya seperti kapsul, tanpa pemantik sehingga orang awam tidak akan mengira bahwa alat ini adalah alat pemadam kebakaran. Namun dikarenakan harga yang masih cukup mahal, alat ini tidak diletakkan di tempat terlindung, namun dibawa oleh petugas yang sudah terlatih. Cara kerja alat ini adalah dilempar ke sumber api, dan akan dikonsentrasikan ke bagian kereta yang rawan kebakaran seperti tempat sambungan listrik.



Gambar 6. Alat Pemadam Kebakaran

KESIMPULAN

Karakteristik responden yang disurvei sebanyak 150 responden, laki-laki 86 orang (57%) dan perempuan 64 orang (43%), usia responden di rentang usia 21-30 tahun 69 orang (46%), pekerjaan responden PNS/Pensiunan 51 orang (34%), pendidikan responden S1/S2/S3 69 orang (46%), serta pendapatan responden pada rentang Rp 3.000.000,00 - Rp 4.000.000,00 sebanyak 43 orang (29%). Sebanyak 85 responden (57%), melakukan perjalanan dengan kereta api lebih dari 20 kali dalam setahun, dan 60 orang (40%) responden memilih menggunakan kereta api karena keamanan dan kenyamanan. Namun bila ditelisik lebih jauh, 80 penumpang (53%) merasa hal yang paling ditakutkan ketika naik kereta api adalah terjadi kecelakaan. Kondisi eksisting keberadaan alat keselamatan di dalam kereta api, sebanyak 103 orang (69%) penumpang tidak pernah melihat peralatan keselamatan di dalam kereta api. Sedangkan responden yang pernah melihat peralatan keselamatan di dalam kereta api, 89% responden menyatakan bahwa peralatan keselamatan tersebut tidak ada lagi. Kemampuan menggunakan peralatan keselamatan, sebanyak 55% penumpang menyatakan bahwa tidak mengerti dan tidak mampu menggunakan alat keselamatan. Harapan dan keinginan responden untuk melindungi keselamatannya adalah sebanyak 76 responden (51%) menginginkan ditambah peralatan keselamatan, 65 responden (43%) menginginkan ditambah jumlah petugas keamanan. 25% responden menghendaki adanya alat pemadam

kebakaran, 13% responden menghendaki alat P3K, 11% responden menghendaki palu, dan 4% responden menginginkan pintu otomatis. Namun hanya 1 orang yang menginginkan semua alat tersebut ada. Dari hasil survei juga didapatkan bahwa DAOP 2 Bandung berupaya memperbaiki peralatan keselamatan yang ada melakukan inovasi, seperti peralatan pemadam kebakaran dengan cara dilempar ke sumber api, mengganti kaca kereta api dengan mika/akrilik agar tidak mudah pecah jika dilempar batu, kecuali untuk jendela darurat. Disamping itu juga menambah jumlah palu yang sudah banyak yang hilang.

SARAN

Saran yang dapat disampaikan dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut:

Dengan rendahnya pengetahuan penumpang kereta api terhadap jenis dan kegunaan peralatan keselamatan yang ada di dalam kereta api, hal-hal yang **prioritas** untuk dilakukan adalah sosialisasi melalui media massa dan media elektronik tentang jenis dan penggunaan alat keselamatan di dalam kendaraan (khususnya transportasi kereta api), menempelkan stiker petunjuk tentang jenis, kegunaan, serta lokasi penempatan peralatan keselamatan di dalam kereta api agar mudah dilihat penumpang, dan menempelkan stiker petunjuk penanganan dini terhadap kecelakaan yang terjadi dalam perjalanan kereta api. Dalam menekan fatalitas karena kecelakaan dikarenakan *golden hour* yang sempit yaitu sekitar 1 jam dari sejak mendapatkan luka, maka diperlukan kerjasama yang baik yang terorganisir antara tim penyelamat dan pihak yang berwenang dalam hal ini adalah penyedia sarana transportasi agar evakuasi korban lebih mudah. Penambahan alat keselamatan merupakan salah satu cara untuk mengurangi fatalitas dimana penyediaan alat keselamatan sendiri sudah terlindungi dalam PP Nomor 56 Tahun 2009. Salah satu yang menjadi alasan tidak adanya alat keselamatan adalah karena banyaknya pencurian alat keselamatan tersebut. Perlu dilakukan upaya yang terorganisir dengan baik dan juga perlu adanya inovasi baru agar tidak mudah dicuri. Dikarenakan sangat pentingnya peralatan keselamatan ini, maka perlu adanya peraturan yang spesifik membahas mengenai jenis, cara penggunaan, dan tuntutan hukum bila mengambil alat keselamatan tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Austroad. 2002. *Road Safety Audit. 2nd Edition.* Standards Association of Australia.
- Baysari, M.T., McIntosh, A.S., & Wilson, J.R. 2008. *Understanding the Human Factors Contribution*

to *Railway Accidents and Incidents in Australia, Accident Analysis and Prevention*. Vol. 40, pp 1750-1757.

<http://www.flickr.com/photos/viriyincy>)

<http://www.flickriver.com>

<http://www.gotransit.com>

Koentjaraningrat. 1991. *Metode-metode Penelitian Masyarakat*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Passenger Safety Guideline, Virginia Railway Express.

Sugiyono. 2007. *Metode Penelitian Administrasi*. Bandung: Penerbit Alfabeta. 389 hlm.

Warpani. 1999. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB

Republik Indonesia. 2007. *UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007, No:4722. Jakarta: Sekretariat Negara.

Republik Indonesia. 1999. *UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen*. Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 1999, No:3821. Jakarta: Sekretariat Negara.

Republik Indonesia. 2009. *Peraturan Pemerintah No. 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian*. Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2009, No:5048. Jakarta: Sekretariat Negara.

Republik Indonesia. 2005. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: Km. 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas)*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.

Republik Indonesia. 2011. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM. 9 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.

Kementerian Perhubungan, 2011. *Rencana Induk Perkeretaapian Nasional*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perkeretaapian.