

**PERSEPSI MASYARAKAT
TERHADAP KESELAMATAN TRANSPORTASI KERETA API**
Mutharuddin *)
Atik S. Kuswati **)

ABSTRACT

Transportation safety a prominent issue lately. This research was conducted in order to obtain a description of perceptions and behavior of the community /consumers of the rail transport safety. Transport safety culture can be grown in a way to strengthen the institutional, clarify regulations, tighten supervision and strengthen prosecution/ enforcement. It also develops programs on active community participation in maintaining the railway infrastructure.

This research is using gap analysis, where the analysis can be used to measure the level of public awareness of safety. The analyses showed largest average value achieved by the application of variable 5 (service attributes), namely the instructions / information on train schedules are easy to obtain for 4.111 and the smallest average value on 26 variables (behavioral attributes), throwing objects into the train fire that is equal to 2.526. While the largest average value for the benefit achieved by the 11 variables (attributes of safety facilities), the signs warning/ ban, amounting to 4.656 and the smallest average value on 29 variables (behavioral attributes of people who perform activities in the land owned railways), such as selling the value of 2.436.

Keywords: *safety, rail transport, public perception.*

PENDAHULUAN

Pelayanan transportasi sangat terkait erat dengan aspek keselamatan (*safety*) baik orang maupun barang. Seseorang yang melakukan perjalanan wajib mendapatkan jaminan keselamatan, bahkan jika mungkin memperoleh kenyamanan, sedangkan barang yang diangkut harus tetap dalam keadaan utuh dan tidak berkurang kualitasnya ketika sampai di tujuan.

Mengingat banyaknya korban jiwa dan besarnya kerugian ekonomi dan sosial yang ditimbulkan oleh kecelakaan kereta api, maka mendesak perlu dibangun budaya keselamatan kereta api (*railway safety culture*) di Indonesia. Budaya dapat mempengaruhi bagaimana seseorang bersikap dan bertindak. Budaya yang baik akan memberikan hasil optimal, sebaliknya budaya yang tidak kondusif tidak akan memberikan hasil optimal.

Dalam kaitannya dengan keselamatan jalan, seseorang yang telah terkonidisi dengan budaya disiplin akan bersikap patuh terhadap aturan dan etika di perjalanan, begitu juga sebaliknya. Di satu sisi kesadaran seseorang dalam lingkungan merupakan penentu utama untuk mencapai keberhasilan dalam membangun budaya keselamatan KA. Masyarakat atau pengguna kereta api turut memberikan andil dalam upaya menjaga tingkat keselamatan kereta api.

Beberapa permasalahan yang dihadapi saat ini berhubungan dengan masyarakat adalah:

- Perilaku masyarakat yang kurang disiplin, dan kerap mengabaikan rambu sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan.
- Masih sering terjadinya pelanggaran terhadap keselamatan.
- Kurangnya kesadaran masyarakat/pengguna jasa terhadap keselamatan.
- Tingkat kepedulian masyarakat terhadap resiko bahaya masih rendah, baik di pintu pintu perlintasan maupun di daerah jalur KA.
- Masih banyak penumpang di atap KA, di lokomotif dan dibagian belakang kereta.
- Kendaraan umum yang tidak hati-hati/menerobos melewati perlintasan kereta api.

Dari berbagai masalah diatas, maka dapat dirumuskan sejauhmana pemahaman masyarakat terhadap keselamatan transportasi KA, dilihat dari perilaku dan persepsi

Maksud kajian adalah mengetahui gambaran aspek keselamatan kereta api di Indonesia dilihat dari sudut pandang *public safety behaviour* dan memberikan informasi mengenai *safety culture*.

Sedang tujuannya untuk membantu meningkatkan pemahaman terhadap keselamatan kereta api, melalui pengetahuan dan isu/sumber informasi dari masyarakat/konsumen, khususnya ditempuh melalui perilaku dan persepsi masyarakat terhadap keselamatan dan resiko perjalanan kereta api. Lingkup penelitian antara lain: melihat peraturan perundangan yang mengatur penyelenggaraan dan keselamatan transportasi kereta api, Permasalahan keselamatan transportasi kereta api, Mengidentifikasi jenis dan penyebab kecelakaan kereta api dan Inventarisasi data terkait perilaku dan persepsi masyarakat/ konsumen.

Dengan menggunakan analisis Gap dari peneltian adalah gambaran data dan persepsi serta perilaku masyarakat/konsumen terhadap keselamatan transportasi kereta api.

TINJAUAN PUSTAKA

Dalam undang-undang nomor 23/2007 tentang Perkeretaapian telah menegaskan hal-hal yang menyangkut aspek keselamatan, antara lain :

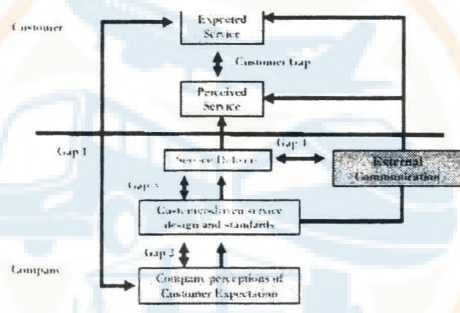
1. Pasal 3: Perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan **selamat**, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien.
2. Pasal 173: Peran Serta Masyarakat, masyarakat wajib ikut serta menjaga ketertiban, **keamanan dan keselamatan** penyelenggaraan perkeretaapian.
3. Pasal 178: Setiap orang dilarang membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul, bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi, atau menempatkan barang pada jalur kereta api yang dapat mengganggu pandangan bebas dan membahayakan **keselamatan perjalanan** kereta api.
4. Pasal 179: Setiap orang dilarang melakukan kegiatan, baik langsung maupun tidak langsung, yang dapat mengakibatkan terjadinya pergeseran tanah di jalur kereta api sehingga mengganggu atau membahayakan perjalanan kereta api.

5. Pasal 180: Setiap orang dilarang menghilangkan, merusak, atau melakukan perbuatan yang mengakibatkan rusak dan/atau tidak berfungsinya prasarana dan sarana perkeretaapian.

METODOLOGI

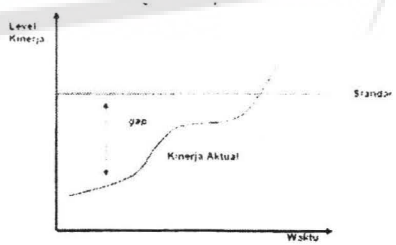
Analisis *Gap* merupakan salah satu alat yang dapat digunakan untuk mengevaluasi kinerja pelayanan kereta api. Hasil analisis tersebut dapat menjadi input bagi peningkatan pelayanan di masa yang akan datang. Selain itu, analisis *gap* juga merupakan salah satu langkah penting dalam tahapan perencanaan maupun tahapan evaluasi kinerja. Metode ini merupakan salah satu metode yang umum digunakan dalam pengelolaan manajemen internal suatu lembaga. Secara harfiah kata “*gap*” mengindikasikan adanya suatu perbedaan (*disparity*) antara satu hal dengan hal lainnya.

Kesenjangan 1 sampai kesenjangan 4 merupakan potensi kegagalan di pihak penyedia jasa, sementara kesenjangan 5 potensial terjadi di pihak konsumen. Analisis *Gap* bermanfaat untuk mengetahui kondisi terkini dan tindakan apa yang akan dilakukan di masa yang akan datang. *Gap* pada gambar 1 didefinisikan sebagai perbedaan antara harapan atau keinginan konsumen dengan pelayanan yang mereka terima.



Gambar 1. Model Expected dan Perceived Service Quality

Boulding *et al.* (1993) menganalisis kualitas pelayanan dengan menggunakan *gap analysis*. Kesenjangan kualitas pelayanan diartikan sebagai kesenjangan antara pelayanan yang seharusnya diberikan dan persepsi konsumen atas pelayanan aktual yang diberikan. Semakin kecil kesenjangan tersebut, semakin baik kualitas pelayanan.



Gambar 2. Pengukuran Kinerja

Secara singkat, *gap analysis* bermanfaat untuk:

- 1. menilai seberapa besar kesenjangan antara kinerja aktual dengan suatu standar kinerja yang diharapkan.
- 2. mengetahui peningkatan kinerja yang diperlukan untuk menutup kesenjangan tersebut.
- 3. menjadi salah satu dasar pengambilan keputusan terkait prioritas waktu dan biaya yang dibutuhkan untuk memenuhi standar pelayanan yang telah ditetapkan.

GAP Analysis Dalam Persepsi Masyarakat Terhadap Keselamatan Kereta Api

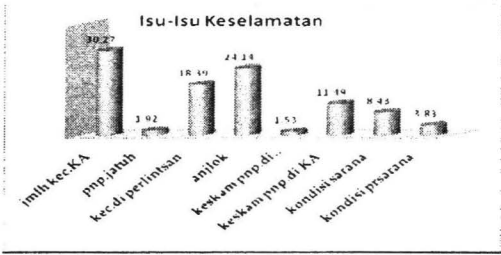
Gap analysis tidak hanya dapat diterapkan dalam manajemen internal suatu lembaga akan tetapi dapat juga diterapkan dalam evaluasi pelayanan maupun keselamatan transportasi. *Gap Analysis* merupakan pendekatan *bottom-up* yang dapat memberikan input berharga bagi operator terutama dalam perbaikan dan peningkatan kinerja pelayanan maupun keselamatan transportasi. Berkaitan dengan hal tersebut maka *gap analysis* dapat digunakan untuk mengukur tingkat pemahaman masyarakat terhadap keselamatan yang ditetapkan oleh pemerintah. Semakin kecil gap yang terjadi antara tingkat penerapan keselamatan oleh masyarakat dengan NSPM yang telah ditetapkan maka dapat disimpulkan bahwa pemerintah telah menerapkan keselamatan yang memenuhi standar. Apabila hasil yang diperoleh menunjukkan hal yang sebaliknya maka pemerintah harus meningkatkan keselamatan transportasi kereta api. Faktor-faktor yang terkait dengan aspek utama tingkat keselamatan yang akan dimasukkan dalam kuesioner adalah peraturan perundangan yang berlaku, pelayanan operator terhadap masyarakat, fasilitas keselamatan dan perilaku masyarakat itu sendiri.

HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS DATA

Isu-isu menonjol mengenai keselamatan kereta api.

Pernyataan ditujukan untuk melihat pendapat responden tentang isu-isu yang menonjol dalam operasional kereta api. Jumlah kecelakaan kereta api menunjukkan isu yang paling menonjol dengan angka prosentase sebesar 32%.

Selanjutnya berturut-turut diikuti oleh kereta api anjlok dan kecelakaan di perlintasan. Tiga isu terbesar ini didasarkan atas besarnya pengaruh akibat ketiga kejadian tersebut, misalnya kecelakaan perlintasan biasanya diikuti oleh kecelakaan lanjutan yang melibatkan pihak lain selain kereta api itu sendiri.



Gambar 3. Isu-Isu Menonjol
Terkait Keselamatan Kereta Api

Dari grafik tersebut di atas, jumlah kecelakaan kereta api merupakan isu yang paling menonjol dalam pandangan masyarakat. Cukup tingginya korban jiwa dan kerugian sosial ekonomi akibat kecelakaan kereta api menyebabkan citra pelayanan dan manajemen perkeretaapian menurun. Kinerja keselamatan semakin menjadi tuntutan dan perhatian sehingga perlu segera ditingkatkan.

Analisis Data

Hasil dari pengolahan data survei akan didapatkan nilai rata-rata dan standar deviasi yang menunjukkan keragaman jawaban dari responden untuk masing-masing atribut penerapan dan kepentingan. Jumlah atribut yang akan diolah sebanyak 29 atribut sesuai dengan data yang diperoleh dari hasil survey. Pada Tabel 1 dapat dilihat hasil nilai rata-rata dan standar deviasi penerapan, kepentingan dan gap dari responden terhadap tingkat *awareness* keselamatan perkeretaapian.

Tabel 1. Rata-rata, Standar Deviasi Penerapan, Kepentingan & Gap Persepsi Masyarakat terhadap Keselamatan Perkeretaapian

Penerapan			Kepentingan			Gap	
	Rata-rata	Standar Deviasi		Rata-rata	Standar Deviasi		Standar Deviasi
Q1	3,604	1,141	Q1	4,546	0,929	-0,943	0,212
Q2	3,409	1,266	Q2	4,393	0,933	-0,984	0,333
Q3	3,635	1,105	Q3	4,367	0,849	-0,732	0,256
Q4	3,740	1,089	Q4	4,543	0,706	-0,803	0,384
Q5	4,111	0,942	Q5	4,543	0,650	-0,432	0,292
Q6	3,827	1,069	Q6	4,546	0,689	-0,720	0,381
Q7	3,628	1,332	Q7	4,462	0,929	-0,834	0,403
Q8	3,437	1,218	Q8	4,367	0,949	-0,931	0,269
Q9	3,523	1,326	Q9	4,653	0,754	-1,130	0,572
Q10	3,944	1,023	Q10	4,650	0,620	-0,706	0,403
Q11	3,913	1,018	Q11	4,656	0,655	-0,743	0,363
Q12	3,796	1,001	Q12	4,610	0,694	-0,814	0,306
Q13	3,975	0,984	Q13	4,500	0,777	-0,525	0,207
Q14	4,046	0,940	Q14	4,584	0,762	-0,537	0,178
Q15	3,870	1,040	Q15	4,480	0,810	-0,610	0,230
Q16	3,065	1,491	Q16	3,095	1,699	-0,030	-0,208
Q17	2,892	1,446	Q17	2,922	1,708	-0,030	-0,262
Q18	2,666	1,464	Q18	2,734	1,682	-0,068	-0,218
Q19	2,697	1,372	Q19	2,711	1,660	-0,014	-0,288
Q20	2,740	1,345	Q20	2,685	1,603	0,055	-0,259
Q21	2,746	1,521	Q21	2,682	1,705	0,064	-0,184
Q22	2,638	1,460	Q22	2,627	1,732	0,011	-0,272
Q23	2,653	1,476	Q23	2,480	1,642	0,173	-0,167
Q24	3,053	1,421	Q24	2,951	1,706	0,102	-0,285
Q25	2,898	1,433	Q25	3,020	1,720	-0,122	-0,287
Q26	2,526	1,338	Q26	2,656	1,595	-0,130	-0,257
Q27	2,641	1,392	Q27	2,656	1,626	-0,015	-0,233
Q28	2,793	1,332	Q28	2,610	1,696	0,183	-0,364
Q29	2,898	1,396	Q29	2,436	1,571	0,461	-0,175

Berdasarkan tabel 2 dapat dilihat bahwa nilai rata-rata terbesar penerapan dicapai oleh variabel 5 (atribut pelayanan), yaitu petunjuk/informasi tentang jadwal kereta api mudah diperoleh sebesar 4.111 dan nilai rata-rata terkecil adalah variabel 26 (atribut perilaku), melempar benda ke kereta api yaitu sebesar 2.526. Tingkat kepuasan responden terhadap kondisi saat ini adalah kecukupan fasilitas keselamatan di stasiun yang terdapat dua indikator yaitu petunjuk batas peron dan rambu peringatan larangan serta kecukupan keselamatan kereta api di jalan raya dengan indikator tanda/peringatan kedatangan kereta api.

Sedangkan nilai rata-rata terbesar untuk kepentingan dicapai oleh variabel 11 (atribut fasilitas keselamatan), yaitu rambu peringatan/ larangan, sebesar 4,656 dan nilai rata-rata terkecil ada pada variabel 29 (atribut perilaku masyarakat yang melakukan aktivitas di lahan milik kereta api) seperti berjualan dengan nilai 2.436.

Nilai standar deviasi penerapan berkisar antara 1.521 pada variabel 21 (atribut perilaku pengguna jasa berdiri di ruang masinis) dan 0,940 pada variabel 14 (fasilitas tanda peringatan kedatangan kereta api).

Besar kecilnya standar deviasi menunjukkan keragaman penilaian responden terhadap atribut yang ditanyakan. Untuk variabel 14 yang memiliki standar deviasi terendah menunjukkan hampir semua responden mempunyai persepsi yang sama terhadap kecukupan fasilitas keselamatan kereta api di jalan raya tentang tanda/peringatan kedatangan kereta api. Nilai standar deviasi kepentingan berkisar antara 0.620 pada variabel 10 (atribut fasilitas keselamatan, petunjuk batas peron) dan 1.732 pada variabel 22 (atribut perilaku, berdiri disisi lokomotif).

Hasil perhitungan analisis *gap* antara persepsi dan penerapan dapat dilihat pada tabel 3.1 Nilai *gap* yang didapat ada bernilai positif dan negatif, hal ini menunjukkan bahwa ada responden kurang puas terhadap beberapa atribut keselamatan yang ada, dan ada yang sudah melebihi harapan. Hasil pengujian memperlihatkan bahwa semua atribut mempunyai nilai $|Z|$ yang lebih besar dari Z kritis -1,95, artinya semua atribut yang diuji memiliki kesenjangan/*gap* yang signifikan. Hal ini berarti semua kesenjangan pada semua atribut pelayanan patut diperhatikan.

Tabel 2. Hasil Analisis Gap antara Harapan dan Persepsi

Var	Nilai Rata2		Gap	Z test	Prioritas
	Penerapan	Keinginan			
Q1	3,604	4,546	-0,943	9.565	3
Q2	3,409	4,393	-0,984	9.346	4
Q3	3,635	4,367	-0,732	7.852	10
Q4	3,740	4,543	-0,803	9.243	5
Q5	4,111	4,543	-0,432	5.633	15
Q6	3,827	4,546	-0,720	8.447	9
Q7	3,628	4,462	-0,834	7.667	11
Q8	3,437	4,367	-0,931	9.003	7
Q9	3,523	4,653	-1,130	11.057	1
Q10	3,944	4,650	-0,706	8.813	8

Q11	3,913	4,656	-0,743	9.163	6
Q12	3,796	4,610	-0,814	9.981	2
Q13	3,975	4,500	-0,525	6.249	14
Q14	4,046	4,584	-0,537	6.635	13
Q15	3,870	4,480	-0,610	6.906	12
Q16	3,065	3,095	-0,030	0.201	20
Q17	2,892	2,922	-0,030	0.202	19
Q18	2,666	2,734	-0,068	0.459	18
Q19	2,697	2,711	-0,014	0.100	22
Q20	2,740	2,685	0,055	0.392)	24
Q21	2,746	2,682	0,064	(0.419)	25
Q22	2,638	2,627	0,011	0.070)	23
Q23	2,653	2,480	0,173	(1.173)	27
Q24	3,053	2,951	0,102	(0.684)	26
Q25	2,898	3,020	-0,122	0.816	17
Q26	2,526	2,656	-0,130	0.931	16
Q27	2,641	2,656	-0,015	0.106	21
Q28	2,793	2,610	0,183	(1.266)	28
Q29	2,898	2,436	0,461	(3.279)	29

Jika diberikan ranking untuk melihat tingkat kepentingan dari atribut yang perlu diperhatikan maka urutan terbesar dari penilaian masyarakat terhadap keselamatan transportasi kereta api adalah sebagai berikut:

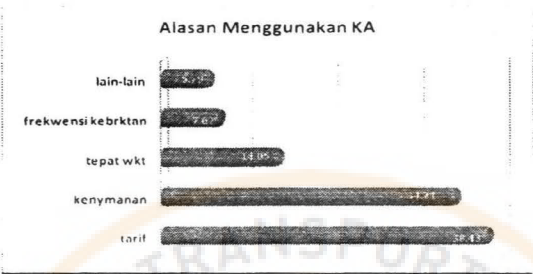
1. Variabel Q9, yaitu keselamatan kereta api yang berkaitan dengan fasilitas keselamatan di kereta api.
2. Variabel Q12, yaitu kecukupan fasilitas keselamatan di jalan raya yang berkaitan dengan palang pintu perlintasan sebidang.
3. Variabel Q1, yaitu peraturan perundangan yang berkaitan dengan operator/pemerintah melakukan sosialisasi peraturan perundangan terkait keselamatan transportasi perkeretaapian.
4. Variabel Q2, yaitu peraturan perundangan yang berkaitan dengan sosialisasi dilakukan melalui media masa (radio, tv, koran, dll) atau brosur dan *leaflet*.
5. Variabel Q4, yaitu pelayanan yang berkaitan dengan kedatangan/keberangkatan kereta api sesuai jadwal.
6. Variabel Q11, yaitu kecukupan fasilitas keselamatan di stasiun tentang rambu peringatan/ larangan.
7. Variabel Q10, yaitu kecukupan fasilitas keselamatan di stasiun tentang petunjuk batas peron.
8. Variabel Q6, yaitu pelayanan yang berkaitan dengan petugas selalu siap apabila dibutuhkan.
9. Variabel Q3, yaitu peraturan perundangan yang berkaitan dengan pentingnya *law enforcement*/ penegakan hukum terhadap pelanggaran.

PEMBAHASAN

A. Analisis Terkait Operasional dan Aspek Keselamatan

1. Alasan memilih menggunakan kereta api

Masyarakat memilih kereta api karena dinilai sangat ekonomis, dengan tarif yang relatif murah, memiliki daya angkut yang sangat besar serta ketepatan waktu tempuh dinilai sangat efisien dan efektif dari pada menggunakan moda transportasi lain.

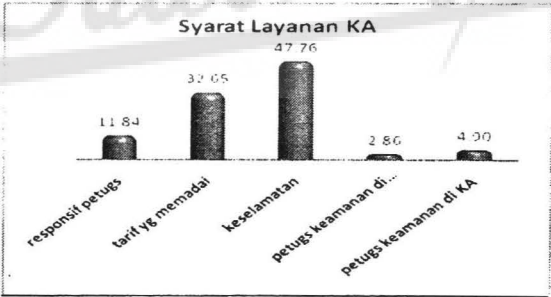


Gambar 4. Alasan Konsumen Menggunakan Kereta Api

Dari hasil pengamatan, alasan responden dalam memilih kereta api sebagai alat transportasi, faktor tarif menunjukkan yang paling mempengaruhi responden dalam memilih kereta api sebagai alat transportasi dengan angka prosentase sekitar 38%. Selanjutnya berturut-turut diikuti oleh kenyamanan dan ketepatan waktu, dari tiga hal terbesar tersebut didasarkan kepastian tarif dan ketepatan waktu tidak bisa didapatkan apabila menggunakan alat transportasi lain.

2. Syarat layanan kereta api

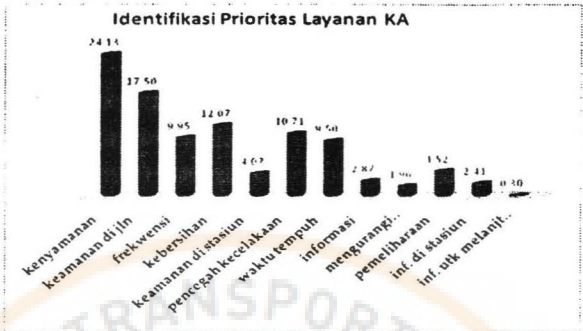
Pendapat responden mengenai syarat dari layanan ketika berpergian dengan kereta api sebanyak 47% responden menilai faktor keselamatan sebagai syarat yang paling penting. Persyaratan ini berlaku dalam hal apapun, terlebih dalam bidang transportasi, keselamatan memerankan peranan penting sebelum faktor-faktor lain dapat tercapai. Syarat-syarat lain yang diinginkan oleh calon penumpang akan menjadi menarik apabila faktor keselamatan telah terpenuhi.



Gambar 5. Layanan KA Yang Penting

3. Identifikasi prioritas layanan kereta api

Dari hasil identifikasi terhadap masyarakat mengenai apa yang menjadi prioritas dalam pelayanan kereta api adalah faktor kenyamanan. Seperti yang telah diketahui selama ini bahwa pelayanan PT.KA terhadap kenyamanan penumpang dalam kereta api dan diluar kereta api (stasiun) saat ini dirasa masih kurang, terutama pada layanan kereta ekonomi. Keberadaan kereta api sebagai sarana transportasi sangat dirasakan manfaatnya.



Gambar 6. Prioritas Peningkatan Layanan KA

Identifikasi responden terhadap faktor prioritas untuk meningkatkan pelayanan kereta api, didapatkan bahwa kenyamanan menjadi faktor terdepan yang diharapkan oleh responden dengan prosentase sebesar 24%. Selanjutnya adalah keamanan di perjalanan dan kebersihan. Kebersihan kereta api saat ini memang sering menjadi pertanyaan dan perhatian sebagian besar penumpang. Kecuali kereta api kelas eksekutif, tingkat kebersihan kereta api masih memprihatinkan.

4. Resiko kecelakaan menggunakan KA dibandingkan moda lain

Jawaban atas pertanyaan responden bahwa resiko kecelakaan menggunakan transportasi kereta api lebih kecil dibandingkan dengan menggunakan transportasi mobil/kendaraan umum sebesar 62%, 37% yang menyatakan tidak setuju. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar responden masih menilai kereta api masih merupakan alat transportasi dengan resiko kecelakaan paling kecil apabila dibandingkan dengan alat transportasi lainnya.



Gambar 7. Resiko kecelakaan menggunakan KA dibanding moda lain

Data menunjukkan kepercayaan masyarakat yang yakin bahwa resiko kecelakaan saat menggunakan kereta api apabila dibandingkan dengan menggunakan moda transportasi lain. Kecelakaan biasanya melibatkan pihak lain berupa kendaraan atau orang yang berada di luar kereta api, misalnya kendaraan yang bertabrakan dengan kereta api di perlintasan.

Umumnya yang terjadi adalah kendaraan yang melewati lintasan tanpa palang pintu. Dapat juga terjadi petugas lintasan lalai tidak menutup palang pintu ketika kereta api akan lewat. Namun tidak sedikit pengendara menerobos ketika lampu peringatan sudah menyala atau bahkan ketika palang pintu sudah ditutup.

5. Faktor yang paling berkontribusi terhadap kecelakaan KA

Faktor-faktor yang dianggap paling berkontribusi terhadap resiko kecelakaan kereta api, sebanyak 35% persen responden menganggap faktor manusia yang paling berperan sebagai penyebab kecelakaan kereta api. Selanjutnya 32% yang menganggap kerusakan teknis sebagai penyebab terjadinya kecelakaan kereta api, 17% menganggap kecelakaan diakibatkan oleh faktor eksternal.



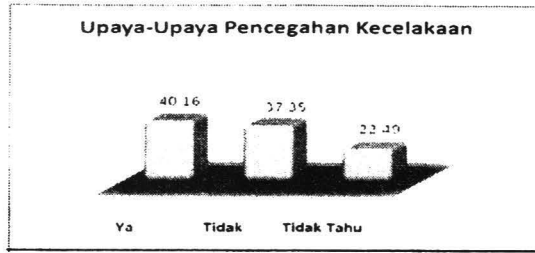
Gambar 8. Faktor Yg Paling Berkontribusi Terhadap Kecelakaan KA

Bahwa faktor paling berkontribusi terhadap kecelakaan kereta api adalah faktor manusia, maka apabila dikaitkan dengan faktor penyebab beberapa kecelakaan kereta api dapat disimpulkan bahwa penyebab utama kecelakaan bukan mutlak diakibatkan “faktor saat itu”, tetapi merupakan “faktor kumulatif” yang terjadi akibat kebiasaan yang berjalan selama bertahun-tahun.

6. Upaya - upaya pencegahan kecelakaan

Pendapat responden tentang kesungguhan perusahaan (PT.KA) dalam melakukan upaya-upaya mencegah kecelakaan secara signifikan sebanyak 40% menyatakan mereka melihatnya, 37% tidak melihat ada usaha yang signifikan sedangkan sisanya sebanyak 22% tidak mengetahuinya. Pendapat responden tentang upaya perusahaan melakukan usaha dalam mencegah kecelakaan masih cukup kecil, sehingga diperlukan usaha lebih besar lagi untuk dapat menunjukkan kepada masyarakat bahwa perusahaan telah bekerja maksimal dalam melaksanakan program pencegahan kecelakaan kereta api.

Pendapat masyarakat yang sebagian besar mengetahui upaya-upaya yang telah dilakukan oleh operator dalam mencegah kecelakaan dan meningkatkan keselamatan, harus dilanjutkan dengan program nyata untuk mewujudkannya. Karena apabila penyebab kecelakaan kereta api dalam beberapa tahun terakhir ditelusuri kembali, maka dapat dijustifikasi bahwa banyak aspek sebagai sumber penyebab tingginya tingkat kecelakaan.



Gambar 9. Upaya Pencegahan Kecelakaan

7. Upaya yang belum dilakukan dalam meningkatkan keselamatan KA

Munculnya tindakan atau kondisi yang membahayakan keselamatan serta tingginya angka kecelakaan yang banyak menelan korban jiwa merupakan gejala adanya kesalahan perusahaan dalam pengelolaan keselamatan (*safety management*). Faktor keselamatan belum diperlakukan sebagai bagian tak terpisahkan dari bisnis perusahaan, pengelolaan keselamatan secara organisasi belum dilembagakan. *Safety Plan* belum menjadi bagian dari *Business Plan*. Kebijakan maupun strategi untuk menekan tingkat kecelakaan belum sampai menyentuh akar permasalahan.

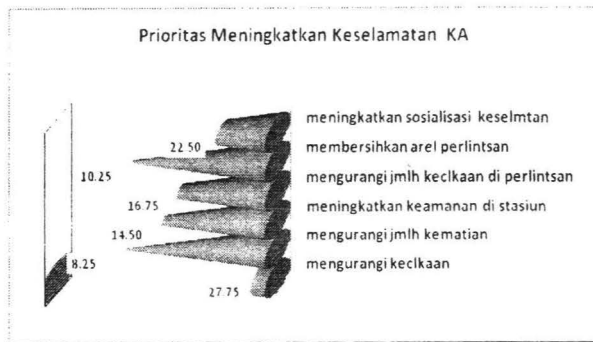
Melanjutkan peninjauan pendapat pada pertanyaan sebelumnya bagi yang menjawab 'tidak', alasannya adalah masih seringnya terjadi kecelakaan kereta api sebesar 32% dan belum dilakukannya tindakan tegas terhadap pelanggaran-pelanggaran yang mengakibatkan kecelakaan sebesar 31%.



Gambar 10. Upaya Yang Belum Dilakukan

8. Prioritas peningkatan keselamatan KA

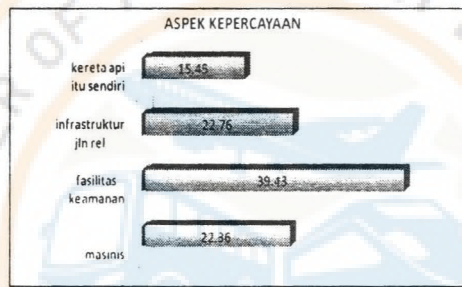
Pada saat responden diminta pendapatnya tentang faktor-faktor yang menjadi prioritas untuk meningkatkan keselamatan kereta api adalah mengurangi tindakan-tindakan yang beresiko terhadap kecelakaan sebesar 27%, kemudian melaksanakan sosialisasi keselamatan sebesar 22%. Dalam rangka menekan angka kecelakaan kereta api, ada beberapa masalah faktor keselamatan kereta api pada prioritas tertinggi. Namun demikian efektivitasnya perlu dievaluasi lagi lebih mendalam.



Gambar 11. Prioritas Peningkatan Keselamatan KA

9. Aspek kepercayaan terhadap operasional KA

Facilities for train safety became the focus of respondents (as much as 39%) which became the confidence of passengers during using train services. Next is followed by infrastructure of tracks as much as 23%, train as much as 22% and the train itself as much as 15%.



Gambar 12. Aspek Kepercayaan Terhadap Operasional KA

To increase the level of public confidence in train safety and support operational train safety is a factor that must be given attention because train is a mass transport where high safety level is the main goal so that it can provide safe service for passengers even on the third party.

B. Mewujudkan Budaya Keselamatan

To cultivate safety culture in using facilities and transportation infrastructure is realized through various ways that are applied by Regulator, Operator and participation of the community itself.

1. Peran Pemerintah/Regulator

- Standardization and enforcement of safety rules consistently which is supported by resources and funds that are adequate.
- Maintenance of facilities and infrastructure regularly and consistently.
- Increase capacity and quality of train services.

2. Peran Operator

- Meningkatkan disiplin dan kompetensi sdm kereta api baik petugas kantor maupun lapangan dan pemahaman tentang prioritas keselamatan.
- Peningkatan frekuensi dan jumlah rangkaian kereta dengan tetap memenuhi persyaratan keselamatan operasional.
- Peningkatan operasional trayek jalur melingkar (*circle/loop line*) pada jaringan kereta Jabodetabek untuk mengakomodasi potensi penumpang yang berpindah jalur.
- Perbaikan dan peningkatan secara fisik dan kualitas pelayanan dari fasilitas pendukung seperti stasiun, sistem signal, persilangan, sistem tiket dan lain-lain.

3. Partisipasi Masyarakat

- Kepatuhan terhadap norma, etika dan peraturan yang mengatur operasional transportasi kereta api. Tanpa adanya pemahaman terhadap peraturan akan sulit terwujudnya kepatuhan terhadap peraturan yang ada.
- Masyarakat sebagai pengguna angkutan kereta api mempunyai peranan penting dalam implementasi regulasi keselamatan kereta api, antara lain dengan mematuhi regulasi keselamatan, melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan regulasi, tidak melakukan berbagai hal yang tidak sesuai dengan regulasi.
- Partisipasi masyarakat untuk berperan serta menjaga kondisi sarana dan prasarana demi keselamatan bersama.

PENUTUP

A. Kesimpulan

- Rendahnya kesadaran akan keselamatan bertransportasi pada umumnya disebabkan karena lemahnya pengawasan dan penegakan hukum sehingga perilaku cenderung melanggar aturan.
- Nilai rata-rata terbesar penerapan dicapai oleh variabel 5 (atribut pelayanan), yaitu petunjuk/informasi tentang jadwal kereta api mudah diperoleh sebesar 4,111 dan nilai rata-rata terkecil ada pada variabel 26 (atribut perilaku), melempar benda ke kereta api yaitu sebesar 2,526. Sedangkan nilai rata-rata terbesar untuk kepentingan dicapai oleh variabel 11 (atribut fasilitas keselamatan), yaitu rambu peringatan/larangan, sebesar 4,656.
- Hasil pengamatan berdasarkan isu-isu yang menonjol tentang keselamatan kereta api yang dihadapi saat ini, didapatkan bahwa jumlah kecelakaan kereta api merupakan isu yang paling menonjol dengan angka prosentase sekitar 32%.
- Pendapat responden mengenai syarat dari layanan ketika berpergian dengan kereta api sebanyak 47% responden menilai faktor keselamatan sebagai syarat yang paling penting, dikarenakan keselamatan memerankan peranan penting sebelum faktor-faktor lain dapat tercapai.

- Faktor-faktor yang dianggap paling berkontribusi terhadap resiko kecelakaan kereta api, sebanyak 35% responden menganggap faktor manusia yang paling berperan sebagai penyebab kecelakaan kereta api.
- Pendapat tentang faktor-faktor yang menjadi prioritas untuk meningkatkan keselamatan kereta api adalah mengurangi tindakan-tindakan yang beresiko terhadap kecelakaan sebesar 27%, selanjutnya adalah melaksanakan sosialisasi keselamatan.
- Mewujudkan budaya keselamatan dengan melibatkan pihak-pihak yang terkait yaitu pemerintah selaku regulator, operator dan masyarakat dengan secara konsisten menegakkan peraturan dan pemahaman terhadap prioritas keselamatan.
- Budaya keselamatan transportasi dapat ditumbuhkan dengan cara memperkuat kelembagaan, mempertegas regulasi, memperketat pengawasan dan mempertegas penindakan/penegakan hukum dan perbaikan kesejahteraan. Selain itu juga mengembangkan program partisipasi aktif masyarakat dalam menjaga sarana dan prasarana perkeretaapian.

B. Saran

- Meningkatkan sosialisasi program keselamatan (Sosialisasi dapat difokuskan pada pemberian gambaran yang sejelas-jelasnya tentang resiko-resiko yang mengikuti berbagai perilaku yang mengabaikan keselamatan seperti naik di atap kereta, berebutan posisi antrian, berdiri di depan garis batas peron, bergelantungan di kereta dll).
- Pemenuhan terhadap persyaratan keselamatan operasi, antara lain: mengenali dan mengidentifikasi faktor resiko, SDM yang terlibat harus kompeten di bidangnya, perlengkapan dan prosedur keselamatan harus berfungsi, serta adanya sistem manajemen yang mengawasi kinerja dengan sistem audit yang efektif.
- Kegiatan pencanangan pekan keselamatan transportasi perkeretaapian, perlu diselenggarakan.
- *. Undang-undang perkeretaapian telah membuka peluang adanya multi-operator penyelenggaraan perkeretaapian di Indonesia, maka pemerintah berkewajiban untuk membuat suatu standar dan pedoman pengoperasian perkeretaapian yang berlaku secara nasional

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Litbang Perhubungan.2007.*Sistem Informasi Kecelakaan Semua Moda Transportasi*. Jakarta.
- Departemen Perhubungan. 2005. *Sistem Transportasi Nasional*. Jakarta.
- Department of Transport (US.DoT), *Public Safety Attitude*.
- Edward, K.Morlok. 1994. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*.
- Fandy Tjiptono.1996.*Manajemen Jasa*.Penerbit Andy.Yogyakarta.

Kotler. 2003. *Manajemen Pemasaran*. Jakarta.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 52 Tahun 2000 Tentang Jalur Kereta Api.

Ofyar Z. Tamin. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Edisi kedua, ITB, Bandung.

PT. KAI, 2006. *Draft Rencana Induk Perkeretaapian Nasional*, Bandung.

Prof.Dr.Sugiyono. 2003. *Metode Penelitian Administrasi*, Jakarta.

Peraturan Pemerintah Nomor 81 Tahun 1998 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Kereta Api.

Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 1998 Tentang Prasarana Dan Sarana Kereta Api.

Supranto,J.2000. *Teknik Sampling Untuk Survei dan Eksperiman*.Rineka.Jakarta.

Syafarudin Siregar. 2004. *Statistik Terapan Untuk Penelitian*, Jakarta.

Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

www.railwaysafety.org.uk

- *) Lahir pada 11 Nopember 1960, di Bale Atu, pendidikan S1 Teknik Industri Universitas Darma Agung Medan, S2 Kebijakan Publik Universitas Muhammadiyah Jakarta, S2 Manajemen Transportasi Darat STT Trisakti, saat ini menjabat Peneliti Muda Bidang Transportasi Darat, dan Kepala Bagian Dokumentasi dan Kerjasama Sekretariat Badan Litbang Perhubungan.
- **) 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.

