

BAB 5 HASIL PENELITIAN

5.1 Karakteristik Informan

Secara umum, seluruh informan merupakan orang yang melihat kejadian kecelakaan secara langsung yang terdiri dari saksi-saksi pada kejadian kecelakaan di lintasan KRL pondok cina (Gg. Senggol).

Table 5.1 Karakteristik Informan (saksi)

Urut Informan	Umur	Profesi	Lama Kerja
Informan 1	21 thn	Mahasiswa FKM	Berkuliah ±4 thn
Informan 2	22 thn	Mahasiswa ekstensi FKM	Berkuliah ±4 thn
Informan 3	39 thn	Pedagang	± 8 thn berdagang di gg. senggol
Informan 4	21 thn	Mahasiswa FKM	Berkuliah ±4 thn

Penelitian ini menggunakan 4 informan dari kejadian kecelakaan pada jalur KRL pondok cina yang dilintasi mahasiswa untuk menuju kampus UI-Depok yaitu Gang Senggol. Pemilihan 4 informan dikarenakan saksi-saksi yang melihat kejadian sulit untuk ditemukan dan selama waktu turun lapangan saksi yang didapatkan sangatlah terbatas dikarenakan kejadian yang telah berlangsung cukup lama, sehingga peneliti hanya mendapatkan 5 informan yang melihat kejadian secara langsung.

Untuk pertanyaan yang berkaitan dengan manajemen baik manajemen perkerataapian yaitu PT K.A dan manajemen kampus UI-Depok, peneliti banyak memperoleh data dari 6 informan. Informan-informan tersebut adalah kepala stasiun UI, kepala stasiun Pondok Cina dan wakil UPTK3LH. Berikut adalah karakteristik informan yang didapat:

Table 5.2 Karakteristik Informan (manajemen)

Urut Informan	Jenis Kelamin	Profesi
Informan 5	Laki-laki	Kepala Stasiun UI
Informan 6	Laki-laki	Kepala Stasiun Pondok Cina
Informan 7	Perempuan	Wakil UPTPLK-UI
Informan 8	Laki-laki	Portir stasiun UI
Informan 9	Laki-laki	Penjaga palang perlintasan pondok cina
Informan 10	Laki-laki	Ketua PPKA stasiun UI

5.2 Gambaran Kronologis Peristiwa

Kronologis peristiwa yang dimaksud adalah urutan kejadian kecelakaan yang dilihat secara langsung oleh para informan pada masing-masing kejadian berdasarkan tempat. Adapun hasil wawancara yang didapat dari para informan :

“Dia datang dari arah senggol, mau nyebrang kearah kampus. Dia ga lihat kiri-kanan, main nyebrang aja...ada kereta ekspres Jakarta – Bogor, langsung deh dia ketabrak. Sebenarnya dia udah ngelewati relnya, tapi namanya juga ekspres, langsung aja nyerempet. Kalo ga salah ke lempar 500 meteran deh. Abis itu dibawa ke tempat pengobatan UI sini. Tapi ga selamat, akhirnya meninggal. Denger-denger sih kulit kepalanya kerobek. Soalnya kan dia pake jilban, jadi pas kesempatan jilbabnya ketarik kulit kepalanya kerobek deh” (Informan 1, jawaban no. 1).

“Dia dari arah gg. Senggol mau ke kampus....kebetulan dia anak FIK UI. Jadi dia mau menyusul temennya yang udah duluan nyebrang. Pas nyebrang dia ga lihat krir-kanan, main nyebrang aja kaya di jalan biasa, keliatannya juga di buru-buru. Ketika akan melintasi rel kedua, kereta ekspres pakuan Jakarta-bogor lewat. Langsung deh dia ketabrak terus kelempar ke pojok. Sebenarnya sih apa ya, dia tuh kaya keserempet tapi karena kepalanya luka, dia langsung meninggal” (Informan 2, jawaban no. 1).

“Sekitar jam 7.30, saya lagi ngubukain warung....beberes gitu. Pas jam 8 an ada mahasiswa UI mau nyebrang dari arah senggol mau ke kampus. Sebelum dia nyebrang ada kereta ekonomi dari bogor melintas. Pas kereta udah masuk stasiun pocin, dia langsung nyebrang ga pake lihat iri-kanan dulu. Begitu nyebrang dia ga tau kalo kereta ekspress mau lewat. Ya udah pas udah dir el kedua, kereta pakuan dari Jakarta lewat langsung nabrak dia. Terus dia kelempar ke samping. Katanya sih kepalanya retak. Langsung meninggal dia. Abis itu saya ga tau deh soalnya orang-orang dari stasiun pada datang jadi yang ngurusin mereka” (Informan 3, jawaban no. 1).

“Pas lagi mo berangkat kuliah kan ngelewat rel kereta pocin, trus sebelum nyebrang tiba-tiba, eh...krl yang ekonomi dari arah bogor lewat, trus bersamaan sebelum krl yang ekspress, yang dari Jakarta, nah yang kecelakaan itu pasa krl ekonomi lewat dia baru nyebrang rel yang pertama nah pas.. pas..jad pas dia mo nyebrang rel yang kedua itu berpapasan sama yang pakuan, kea arah pakuan..gitu doang...langsng deh ketabrak...terus dia kelempar kea rah dket kebon singkong itu. Kepalanya katanya sih luka gitu berdarah...dia pake jilbab jd ga terlalu keliatan..huh” (Informan 4, jawaban no.1).

5.3 Gambaran Faktor Penyebab Langsung

Faktor penyebab langsung merupakan faktor-faktor yang langsung mendahului sebelum terjadinya kontak dengan sumber bahaya. Faktor-faktor tersebut meliputi :

5.3.1 Perilaku Tidak Aman

Suatu kesalahan korban yang langsung mendahului sebelum terjadinya kontak, yang menyebabkan kerugian berupa kehilangan kesempatan, luka-luka, kerugian harta benda ataupun kematian. Adapun hasil wawancara yang didapatkan dari informan terkait dengan perilaku tidak aman adalah sebagai berikut:

“Nyebrang tidak memperhatikan kedua sisi perlintasan. Soalnya saat itu ada kereta dari dua arah dan dia Cuma nglia satu arah doang”.

(Informan 1, jawaban no. 3)

“Apa ya....dia ga lihat kiri-kanan dulu pas mau nyebrang. Tapi dia ga lagi pegang hp, make walkman, mp3..yang sejenisnyalah”.

(Informan 2, jawaban no. 3)

“Itu jadi pas kereta ekonomi dari Bogor udah lewat, dia ga mikir lagi sapa tau ada kereta dari arah Jakarta. Langsung deh dia nyebrang aja ga lihat kiri-kanan dulu. Dia pikirkan kereta dari Bogor udah lewat jadi udah aman. Padahal dia ga tau kereta ekspres udah masuk pocin”.

(Informan 3, jawaban no. 3)

“Dia Cuma merhatiin sisi dari kereta ekonomi bogor aja. Yang dari arah Jakarta ga dia perhatiin. Mungkin dia kurang hati-hati, maksudnyakan ga lihat kiri-kanan pas lagi nyebrang, terlalu terburu-buru juga”

(Informan 4, jawaban no. 3)

Dari hasil wawancara diatas didapatkan hasil yang menunjukkan bahwa keseluruhan dari kejadian terkait dengan perilaku tidak aman yang dilakukan oleh korban yaitu saat akan menyebrang korban tidak memperhatikan kiri-kanan jalan.

Perilaku tidak aman tersebut terkait dengan pertanyaan no. 2 yang berhubungan dengan aktifitas yang dilakukan yaitu aktifitas menyebrang, adapun hasil wawancaranya adalah sebagai berikut:

“Suasananya rame sih, soalnya yang mau nyebrang juga banyak...ga dia sendirian. Tapi dia aja tuh yang berani nyelonong nyebrang...padahal udah diteriakin ada kereta lewat”.

(Informan 1, jawaban no. 2)

“Kejadiannya jam 8 an pagi deh. Makanya banyak mahasiswa yang nyebrang mau kuliah”.

“Kejadiannya jam 8 an...ya antara jam 8 -9 pagi. Yang mau nyebrang gerombolan dia sama temennya. Tapi karena temen-temennya udah duluan...jadi yang nyebrang dia sendirian”.

“Kejadiannya tuh jam 8 an lewat. Rame-rame dia , dia bareng sama temen-temen dibelakangnya. Temen-temennya kalo ga salah dia berlima

Universitas Indonesia

apa beberapa gitu, tapi dia duluan yang nyebrang” (Informan 4, jawaban no. 2)

Berdasarkan hasil wawancara diatas, ternyata suasana lingkungan untuk setiap kejadian kecelakaan berbeda. Ada yang kejadian yang terjadi saat keadaan lingkungan sepi, tapi ada juga yang terjadi disaat suasana lingkungan sekitar ramai yaitu seperti kejadian pada jalur perlintasan palang pintu stasiun pondok cina.

Perilaku tidak aman juga terkait dengan pribadi individu yang memicu kejadian yaitu kondisi psikologis yang dapat dilihat dari jawaban pertanyaan berikut. Adapun hasil jawaban dari para informan yaitu:

“Iya terburu-buru”. (Informan 1, jawaban no. 8)

“Ia dia buru-buru. Mungkin udah jam masuk kuliah kali ya soalnya kan kejadiannya jam 8 an lewat gitu”. (Informan 2, jawaban no. 8)

“Iya, buru-buru. Kayanya sih ngejar mau kuliah kejadiannya kan jam 8 an, lewat dikit dah. Tapi emang dia buru-buru, keliatan deh pokoknya.” (Informan 3, jawaban no. 8)

“Iya, dia buru-buru” (Informan 4, jawaban no. 8).

Perilaku tidak aman juga terkait dengan respon dari korban itu sendiri, berikut adalah jawaban dari para informan terkait dengan respon apakah ia mengenali bahaya yang ada. Adapun hasil wawancara dari para informan ialah sebagai berikut:

“Tidak” (Informan 1, jawaban no. 11)

“Dia ga lihat kan main nyebrang aja”. (Informan 2, jawaban no. 11)

“Iya dia Cuma lihat dari arah bogor doang, ga lihat lagi dari arah Jakarta. Dia langsung nyebrang aja. Dia pikir ga ada kereta lewat lagi. Padahal yang lewat pakuan. Lagian juga kealingan sih sama kereta ekonomi dari bogor”. (Informan 3, jawaban no. 11)

“Engga deh kayanya. Kalo gw rasa sih dia ngeliat Cuma yang pas krl ekonomi lewat doang. Jadi dia ga ngeliat pas yang pakuan lewat” (Informan 4, jawaban no. 11)

“Ga tau...soalnya dia ga merhatiin kereta dari arah Jakarta. Padahal namanya ekspres kan cepet banget”. **(Informan 1, jawaban no. 12)**

“Kayanya sih dia ga tau soalnya kan kalo emang tau pasti dia ga bakalan nyebrang” **(Informan 2, jawaban no. 12)**

“Ga taulah, kalo tau dia juga bakal nyebrang kali. Pokoknya yang dia tau kereta ekonomi dari bogor udah lewat. Makanya tuh kalo mau nyebrang di rel, harus lihat dua sisi soalnya kitakan ga tau kapan jadwal kereta lewat, udah gitu pakuan juga cepet banget”. **(Informan 3, jawaban no. 12)**

“Ga deh kayanya” **(Informan 4, jawaban no. 12)**

Berdasarkan hasil wawancara disimpulkan bahwa korban dari kejadian kecelakaan tidak mengenali bahaya kecelakaan yang ada karena berdasarkan hasil wawancara tidak melihat maupun mengetahui kereta akan lewat.

5.3.2 Kondisi Tidak Aman

Kondisi tidak aman merupakan kondisi lingkungan tidak aman atau dibawah standar yang langsung mendahului sebelum terjadinya kontak, yang dapat menyebabkan kecelakaan. Adapaun hasil wawancara dari para informan yang terkait dengan kondisi tidak aman adalah sebagai berikut:

“Disini sih dulu pas kejadian belum ada apa-apa, belum ada pager kaya sekarang. Pokoknya masih kosonglah. Tanah kosong gitu....kalo sekarang kan udah ada yang jadi tempat jualan, jadi tempat parkir, jadi rental”. **(Informan 1, jawaban no. 4)**

“Dulu sih masih kosong...belum apa-apa. Tembok juga belum ada. Paling yang ada tukang jualan di pinggir jalan”. **(Informan 2, jawaban no. 4)**

“Dulu sih disini belum ada apa masih kebon. Rental, tempat parkir motor tukang jualan yang diujung jalan, juga pada belum ada. Pokoknya masih kebonlah. Tembok juga belum ada. Kaya alarm mana ada dari dulu samape sekarang juga belum ada. Bedanya sih sekarang ada tembok. Kalo ga salah tembok ini ada pas 2008”. **(Informan 3, jawaban no. 4)**

“Belom ada apa-apa, masih kebon-kebon singkong gitu kan. Tulisan peringatan juga belum ada. Pedagang juga baru dikit, itu kan kejadiannya pas kita semester tiga kan” (Informan 4, jawaban no. 4)

Dari jawaban no. 4 dapat disimpulkan bahwa kondisi lingkungan saat kejadian masih berupa lahan kosong serta tidak terdapatnya pagar pembatasan apalagi pintu perlintasan.

Pernyataan pada jawaban no. 4, diperkuat lagi dengan pernyataan dari jawaban no. 14 mengenai tanda peringatan kedatangan kereta.

“Ga ada” (Informan 1, jawaban no. 14)

“Itu kan jalur terlarang jadi ga ada tanda-tanda peringatan kereta mau lewat”. (Informan 2, jawaban no. 14)

“Ga ada, soalnya dulu belum ada yang jualan pinggir rel kaya sekarang. Sekarang karena udah banyak pedagang, ya yang bilangin biasanya pedagang. Termasuk saya”. (Informan 3, jawaban no. 14)

“Kayanya sih ga ada deh, tapi dia udah dikasih tau sama temennya juga kan,..iya yang dibelakang” (Informan 4, jawaban no. 14)

Diperkuat kembali pada pernyataan jawaban no. 15, terkait dengan bunyi sirene atau klakson tentang kedatangan kereta.

“Ga ada lah. Paling pedagang aja yang ngasih tau”. (Informan 1, jawaban no. 15)

“Ga ada juga”. (Informan 2, jawaban no. 15)

“Biasanya sih kereta kalo lewat Cuma ngebunyiin klakson doang itu juga paling kalo ekspres yang lewat ada bunyi klaksonnya. Jadi pas kejadian ga tuh bunyi alarm apa sirine. Paling alarm dari saya aja,...hehehe maksudnya suara saya yang ngasih tau”. (Informan 3, jawaban no. 15)

“Ga ada..huh..makanya ketabrak. Ekspres kan biasanya,..jarang bunyiin klakson..huh” (Informan 4, jawaban no. 15)

Diperkuat kembali pada pernyataan jawaban no. 16, terkait peringatan yang diberikan oleh lingkungan sekitar.

“Iya pedagang sama warga yang kebetulan ada disitu udah bilangin sebelum dia mulai nyebrang. Mahasiswa yang kebetulan mau nyebrang

Universitas Indonesia

juga ngasih tau. Mungkin dia pikir itu ngasih tau kereta yang dari arah depok lama. Padahal kereta ekspres udah keliatan mau melintas juga”.

(Informan 1, jawaban no. 16)

“Pas kejadian sih yang peringatin paling pedagang. Soalnya kejadiannya tuh cepet banget. Tiba-tiba gitu. Cepet deh ampe pada ga nyadar”.

(Informan 2, jawaban no. 16)

“Ga ada sih,...soalnya dia nyebrang sendirian terus saya paling cuma bilang ada kereta mau lewat. Lagian pas kejadian sepi kaga rame jadi juga siapa yang tau dia mau nyebrang buru-buru”.

(Informan 3, jawaban no. 16)

“Cuma temen-temennya aja, iya soalnya kejadiannya cepet banget...ga disangka-sangka juga. Pas kejadian itu ga ada yang ngeh juga kali ...engga disangka-sangka juga”

(Informan 4, jawaban no. 16)

Diperkuat kembali pada pernyataan dari jawaban no. 17, terkait dengan penjagaan pada lintasan penyebrangan.

“Ga ada”. **(Informan 1, jawaban no. 17)**

“Engga”. **(Informan 2, jawaban no. 17)**

“Disini mah kaga ada, emang stasiun. Ga ada deh yang jaga-jaga pas kejadian dulu”. **(Informan 3, jawaban no. 17)**

“Ga ada lah” **(Informan 4, jawaban no. 17)**

Dan terakhir diperkuat kembali pada pernyataan jawaban no. 18, terkait dengan poster maupun pengumuman.

“Ga ada” **(Informan 1, jawaban no. 18)**

“Engga” **(Informan 2, jawaban no. 18)**

“Kaga ada juga, pokoknya dulu disini masih kebonlah. Kaga ada apa-apa”. **(Informan 3, jawaban no. 18)**

“Kaya sih ada....tapi ga keliatan gitu soalnya kecil sih..” **(Informan 4, jawaban no. 18)**

Berdasarkan jawaban-jawaban dari pertanyaan diatas, dapat disimpulkan bahwa pada saat kejadian kondisi lingkungan sekita masih berupa lahan kosong, dan hanya diduduki oleh beberapa pedagang. Untuk tanda-tanda

peringatan terkait dengan kejadian disimpulkan bahwa tidak adanya tanda peringatan, alarm ataupun klakson mengenai kedatangan kereta, begitupun dengan petugas atau orang-orang khusus yang berada di jalur penyebranga juga tidak ada. Dan dari jawaban-jawaban diatas pun dikatakan bahwa korban hanya mendapatkan peringatan dari beberapa orang seperti teman-temannya.

5.4 Gambaran Faktor Penyebab Tidak Langsung

5.4.1 Manajemen PT K.A

Berikut adalah pertanyaan-pertanyaan yang diajukan kepada pihak PT. K.A terkait dengan penyebrangan liar melalui lintasan KRL.

1. Sebenarnya boleh tidak menyebrangi atau melintasi jalur kereta?

“Sebenarnya itu tidak boleh, karena sesuai dengan pasal 23 tahun 2007 serta pasal 27 bahwa dilarang melintasi atau melakukan aktifitas diatas rel kereta api. Sedangkan yang boleh dilintasi itu jalan khusus bagi penumpang karena sesuai dengan perijinan itu diperbolehkan”.

(Informan 5)

2. Lalu bagaimanakah dengan jalan penyebrangan yang selalu dilalui di jalan kecil seperti kober, barel dan gg. senggol ini?

“Sebetulnya tidak boleh, tapi pada akhirnya kita perbolehkan selama tidak mengganggu perjalanan. Soalnya gini kalo kita larang, banyak yang protes. Ya orang kalo dikasih susah kan ga ada yang mau. Sebenarnya peraturan stasiun itu harus steril jadi yang ada di stasiun itu hanya penumpang sehingga seharusnya tidak boleh ada gang-gang kecil yang menyelip”. (Informan 5)

“Itu tuh sebenarnya penyebrangan liar, jadi itu terlarang, ga boleh nyebrang disitu. Oh iya ada, di UU no 23 tahun 2007 itu tertulis semuanya. “Dilarang melintasi jalur kereta.....” dan selanjutnya”. (Informan 6)

3. Bagaimana mengenai rambu-rambu peringatan kedatangan kereta?

“Petugas distasiun akan mendapatkan informasi mengenai perjalanan kereta api yang akan melewati stasiun tersebut. Kemudian petugas tersebut akan memberitahukan kepada penumpang. Jadi sebenarnya seluruh isyarat diperuntukkan untuk petugas. Kedatangan kereta di stasiun, ditandai dengan beberapa isyarat, seperti pemberitahuan oleh petugas, bunyi sirine dan lampu merah. Sebagai tambahan karena banyaknya orang yang melewati dan melintasi jalur KRL tersebut sehingga petugas porter harus memberitahukan dengan berteriak dan membunyikan pluit atau tepukan tangan.” (Informan 5)

4. Saya melihat ada pagar kawat yang dibuat serta beberapa kata-kata peringatan, apakah itu tindakan dari PT K.A, lalu sebenarnya tujuannya apa?

“Sebelumnya pagar dibuat dari tali rafia, itu sekitar 4 bulan yang lalu tapi karena rusak kemudian diganti dengan pagar kawat, kalo pagar kawat sih baru 1 bulan nan. Pagar itu dibuat karena banyak kejadian hampir ketabrak, ya maksudnya dibuat supaya yang mau nyebrang disitu terarah jadi satu jalur aja, supaya juga mereka lebih berhati-hati saat nyebrang ya menyadari kalo berbahaya. Kita juga buat tulisan-tulisan peringatan yang fungsinya juga sama. Pagar-pagar ini juga sama seperti yang ada di Barel” (Informan 5)

5. Lalu bagaimana dengan korban tabrakan kereta api di jalur penyebrangan KRL yang terlarang, apakah menjadi tanggung jawab K.A?

“Sebenarnya jika dirujuk pada UU Belanda, ketika ada yang menyebrang maupun tertabrak di lintasan KRL, kita mendapatkan uang. Karena mereka terkena denda. Tapi itu kan tidak mungkin sekarang ini karena peraturannya sudah berubah. Jadi, jika ada yang tertabrak atau mengalami kecelakaan dan ada berita acaranya, maka kita akan memberikan tunjangan dari asuransi jasa raharja. Jadi dengan kata lain

kita menggunakan uang asuransi untuk kereta. Kan kereta dapat asuransi, nah asuransi itu yang kita berikan ke korban”. (Informan 5)

“Ya kalo yang bertanggung jawab itu kita ga tau sih. Paling kita bikini berita acaranya yang digunakan untuk mendapatkan asuransi dari PT Jasa Raharja”.(Informan 6)

6. Tadi kata Bapak, kan banyak yang hampir ketabrak, itu kenapa ya Pak?

“Gini mba, kan banyak mahasiswa baru yang asalnya dari macem-macem daerah. Nah mungkin di daerahnya itu tidak ada jalur kereta api yang dilewati banyak orang. Atau mungkin di daerahnya itu tidak dilewati jalur kereta api. Jadi pas dia baru datang, mungkin dia ga tau, dia nyebrang kaya nyebrang di jalan raya biasa aja. Soalnya yang kemarin tertabrak kereta api pas bulan januari, dia juga baru 1 minggu disini. Padahal, nyebrang di jalur kereta api itu berbeda”.(Informan 5)

7. Maksudnya berbeda apanya Pak?

“Jadi kalo kita nyebrang jalan raya kita lihat kanan baru kiri. Kalo nyebrang kereta kita lihat kiri baru kanan. Tapi juga tidak selalu begitu. Misalnya ketika ada salah satu jalur yang rusak, maka hanya satu jalur saja yang digunakan baik kereta tujuan bogor-jakarta maupun sebaliknya. Sehingga kita juga harus berhati-hati. Selain itu, kita biasanya bilang kereta dari utara atau kereta dari selatan. Orang kadang-kadang salah mengartikan antara utara dan selatan”. (Informan 5)

8. Selain itu, apalagi Pak?

“Pas nyebrang juga tidak konsen, kaya ngelamun, ga tau tuh kenapa. Nyebrang tidak lihat kiri-kanan, main asal nyebrang, nyelonong aja; dengerin musik; memakai hp. Mahasiswa juga suka ngeyel kalo dibilangin, ga mau denger.....akhirnya orang-orang disitu misal pedagang, juga lama-lama males ngasih tau. Tapi kita sebagai petugas tetap berkewajiban memberikan peringatan”. (Informan 5)

9. Visi dan misi PT K.A ini apa Pak?

“Visi : menjadikan penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang memenuhi harapan STAKEHOLDERS.

Misi : menyelenggarakan prasarana & sarana perkeretaapian berikut bisnis penunjangnya melalui praktek bisnis terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi untuk stakeholder dan kelestarian lingkungan”.
(Informan 6)

10. Kan ada tembok tinggi yang dibangun di gg. senggol, itu tindakan dari PT K.A?

“Bukan, itu yang buat dinas perhubungan. Itu kan sebenarnya mau ditutup semua, tapi karena warga sekitar protes jadinya kaya gitu. Terpotong untuk jalur penyebrangan. Kalo kita ga mungkin lah, kalo kita bikin begitu berarti kita mengizinkan padahal itu kan jalur terlarang atau liar. Waktu itu pernah ada anak UI yang mau bikin alarm di gg. Senggol itu. Saya bilang kalo hal itu, kita ga mungkin membantu, jadi silakan aja tanya sama warga sekitar kalo mengenai hal itu. Istilahnya kalo ngomongin hal itu kita “cerai” aja”. (Informan 6)

11. Jadi tindakan yang dilakukan sampai saat ini terkait dengan perlintasan terlarang ini apa pa?

“Ya ga ada, soalnya itu kan perlintasan terlarang, kalo kita bikin sesuatu yang sifatnya untuk memperingatkan berarti kita melanggar undang-undang dong. Lagian setiap mau bikin sesuatu kita selalu terkedala dengan protes warga sekitar....jadi capek juga kita”. (Informan 6)

12. Tindakan selanjutnya yang akan dilakukan PT K.A apa?

“Kita sih sebenarnya maunya ditutup aja tuh gg. Senggol jadi nanti yang mau nyebrang lewat stasiun ka nada tuh jalur penyebrangan untuk penumpang. Selain ada ijinnya, disitu juga ada petugas jadi lebih aman. Kan kalo kereta mau lewat kita jadi tau”. (Informan 6)

Dari hasil wawancara yang dilakukan pada dua kepala stasiun dapat disimpulkan bahwa sejauh ini pihak PT K.A belum melakukan tindakan apapun terkait dengan penyebrangan liar pada perlintasan walaupun sebenarnya PT K.A memiliki kekuatan hukum untuk menutupnya. Dan jika terjadi kecelakaan seperti tabrakan mahasiswa pihak kereta hanya memberikan tunjangan asuransi.

5.4.2 Manajemen Universitas Indonesia (UI)

Pertanyaan yang diajukan kepada informan 7 terkait dengan lintasan penyebrangan jalur KRL yang berdampingan dengan kampus UI ialah sebagai berikut:

Sejauh ini apakah universitas Indonesia memberikan perhatian lebih terhadap para mahasiswanya?

“Pastinya, bisa dilihat dari sekarang kita mulai membuat berbagai macam program dalam rangka menunjang kenyamanan perkuliahan terutama untuk keamanan dan keselamatan para mahasiswa”.

Apakah komitmen terhadap keselamatan mahasiswanya tertulis dalam kebijakan maupun peraturan yang ada?

“Iya ada kebijakan maupun peraturannya. Itu bisa dilihat di website UPT dan website K3LH ataupun website UI”.

Untuk permasalahan penyebrangan perlintasan seperti di Kober, Barel, Poci, dan gg. senggol bagaimana, kan sudah memakan korban mahasiswa?

“Sejauh ini belum ada program khusus yang menangani hal tersebut....kalo pun ada korban yang UI lakukan yaitu memberikan tunjangan berupa asuransi disesuaikan dengan cedera yang dialami. Kalo sampai meninggal pasti jumlahnya lebih besar”. Kalo masalah jumlahnya bisa ditanyakan kepada bagian kesejahteraan mahasiswa di rektorat.”

Lalu tindakan pencegahan yang dilakukan UI apa? Untuk menanggulangi agar kejadian tidak terulang lagi!

“Kita sih udah pasang-pasang pengumuman lewat poster-poster di setiap fakultas...itu aja sih sampai saat ini”.

Universitas Indonesia

Apakah ada rencana untuk menutup penyebrangan pada perlintasan tersebut?

“Maunya sih ditutup supaya aman...tapi kan banyak hal lain yang perlu diperhatikan kaya pedagang, warga....ya untuk saat ini sih kalo ditutup belum ada kepastian, masih rencana”.

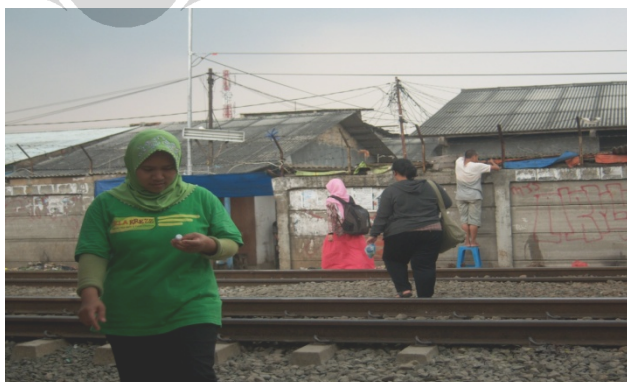
Dari hasil wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa sampai sejauh ini tindakan yang dilakukan terhadap penyebrangan lintasan KRL masih berupa upaya kuratif yaitu memberikan tunjangan dari asuransi apabila ada mahasiswa yang mengalami kecelakaan. Sedangkan upaya pencegahan yang dilakukan masih berupa peringatan melalui poster di tiap fakultas.

5.5 Hasil Observasi

Berdasarkan hasil obeservasi yang dilakukan pada setiap jalan penyebrangan perlintasan seperti kober, barel, pocin dan gg. senggol didapatkan hasil yang terkait dengan tindakan tidak aman yang dilakukan mahasiswa ketika menyebrangi lintasan KRL. Berikut adalah temuan-temuan di lapangan:

1. Tidak melihat kiri-kanan sebelum menyebrang
2. Menggunakan *handphone* saat menyebrang
3. Menggunakan mp3 atau sejenisnya saat menyebrang
4. Berbicara dengan teman di sampingnya
5. Berlari saat menyebrang
6. Menyebrang dengan terburu-buru

Gambar 6.1 Tindakan tidak aman



Hasil observasi ini diperkuat dengan hasil wawancara dengan portir di stasiun UI dan Pondok Cina yang menyatakan “....tidak lihat kiri-kanan main nyebrang aja, nyebrang lagi pake hp, nyebrang sambil dengerin musik pake sejenis apa tuh I-pod ya. Terus ada juga yang sambil ngobrol sama temennya. Bahkan sering juga yang nyebrang mengalamun gitu, ga tau deh tuh kenapa. Pernah beberapa kalo ada mahasiswa yang nyebrang sambil ngelamun, jadi pas kita kasih tau ada kereta mau lewat dia langsung kaget gitu....”

Sedangkan dari kondisi tidak aman, berdasarkan hasil temuan didapatkan sebagai berikut :

1. Tanda peringatan berupa poster atau papan pengumuman

Gambar 6.2 Tanda peringatan



2. Terdapat tembok yang didirikan sepotong saja dan diterpotong untuk penyebrangan. Berdasarkan hasil wawancara dengan kepala stasiun pondok cina bahwa tembok yang berdiri itu pembangunannya terhenti karena protes yang dilakukan warga sehingga terbentuklah seperti sekarang ini. Pembangunan tembok tersebut diselenggarakan oleh dinas perhubungan. Berikut adalah hasil dokumentasi pada bulan Mei 2009.

Gambar 6.3 Kondisi terkini gang senggol



3. Terdapatnya pagar besi. Berdasarkan hasil wawancara oleh kepala stasiun UI bahwa pagar besi yang ada di Kober dan Barel dibuat oleh kami pihak stasiun UI difungsikan untuk mengatur para penyebrang agar tidak menyebrang sembarangan dan sebagai peringatan terhadap para penyebrang.

BAB 6

PEMBAHASAN

6.1 Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan dalam pelaksanaan maupun hasil, diantaranya adalah:

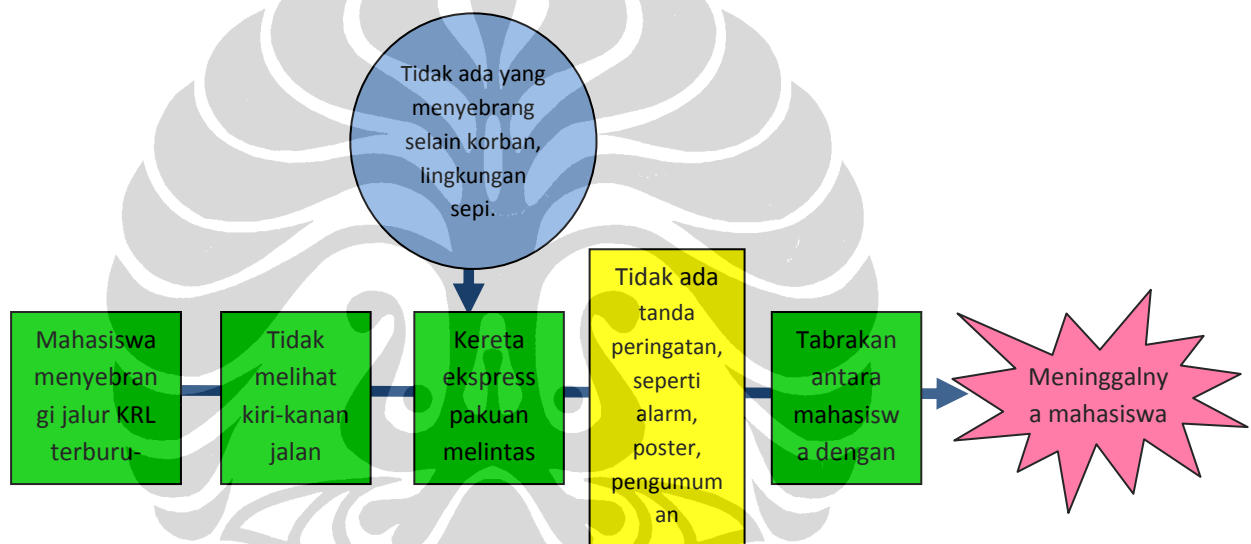
1. Keterbatasan waktu untuk wawancara mendalam terhadap informan karena waktu yang diberikan sangat terbatas.
2. Penulis sulit untuk mengetahui keobjektivitasan informan ketika menjawab pertanyaan. Hal ini didasarkan pada proses pengingatan informan terhadap kejadian dikarenakan kejadian telah berlangsung lama, sehingga diperlukan kemampuan untuk mengingat kembali peristiwa yang telah terjadi.
3. Penulis kesulitan menemukan saksi atau informan yang secara langsung melihat kejadian, mengingat kejadian telah berlangsung lama sehingga informan untuk kasus sangatlah terbatas.
4. Penelitian ini merupakan investigasi kecelakaan, seharusnya investigasi kecelakaan dilakukan oleh sebuah team namun dikarenakan ini merupakan tugas individu sehingga penulis melakukan penelitiannya sendiri.
5. Penelitian ini merupakan investigasi kecelakaan pada tahun 2006, sehingga yang diteliti adalah kondisi sesungguhnya pada tahun 2006. Untuk itu, fakta keadaan sekarang merupakan informasi tambahan untuk melengkapi skripsi ini.

6.2 Kronologis Peristiwa

Berdasarkan hasil wawancara maupun pencatatan yang dilakukan baik oleh pihak UI maupun PT. K.A menyimpulkan bahwa kejadian berlangsung pada pukul 08.10 bertempat di jalan tembus FKM – Margonda (Gg. Senggol). Korban

bernama Aditta Lusiana Lestari, mahasiswa FIK UI. Kejadian dimulai ketika ia akan menyebrangi rel dari arah Gang Senggol menuju arah kampus UI. Sesaat sebelum menyebrang dia melihat kereta ekonomi datang dari arah Depok dan ketika kereta telah melawati jalur perlintasan penyebrangan, ia mulai menyebrang tanpa melihat sisi perlintasan dari arah Jakarta dan dia menyebrang terburu-buru. Ketika menyebrangi jalur rel berikut dan seketika itu, kereta pakuan ekspres dari arah Jakarta datang dan menabrak dia. Korban terlempar ke samping lahan kosong dengan jarak sekitar 500 m. Korban mengalami luka dibagian kepala dan langsung meninggal dunia. Kemudian dikirim ke RSCM untuk diotopsi.

Berikut adalah urutan kejadian



6.3 Faktor Penyebab Langsung

Faktor penyebab langsung adalah faktor-faktor yang langsung mendahului sebelum terjadinya kontak dengan sumber bahaya. Adapun menurut teori-teori yang telah dijelaskan dalam bab tinjauan pustaka, menyebutkan bahwa penyebab langsung kecelakaan ialah tindakan tidak aman dan kondisi tidak aman. Berikut adalah penjelasan dari penyebab langsung tersebut.

6.3.1 Tindakan Tidak Aman

Berdasarkan wawancara dengan para saksi, tindakan tidak aman atau *unsafe act* yang dilakukan korban yang secara langsung menyebabkan kejadian kecelakaan terjadi adalah menyebrang tanpa melihat kiri – kanan jalan. Hal ini juga didukung dari hasil wawancara maupun observasi yang dilakukan penulis yaitu banyak dari mahasiswa yang menyebrang tidak melihat kiri-kanan, menggunakan hp ataupun mp3 maupun berbicara dengan teman disampingnya.

Berdasarkan yang dikemukakan oleh Heinrich dalam Teori Domino, mengatakan bahwa dari 75,000 kecelakaan industri, 88 % dari kecelakaan tersebut disebabkan oleh tindakan tidak aman. Tidak hanya itu, Frank Bird Jr. dalam teorinya yang dikembangkan dari teori domino heinrich, juga menyatakan bahwa penyebab langsung dari suatu kejadian kecelakaan atau disebut sebagai gejala (symptoms) adalah tindakan tidak aman.

Tindakan tidak aman ini terkait dengan kesalahan manusia atau *Human Error*. Dari hal ini, dalam teori *Human Error* dikatakan bahwa *human error* merupakan dasar dari tindakan tidak aman yang mendasari model penyebab kecelakaan. Dalam model *Human Error* atau *The Ferrell Human Factors Model* mengatakan bahwa kesalahan manusia ini dihasilkan dari 3 situasi yang menjadi penyebab awal yaitu beban berlebih atau *overload*, respon yang tidak tepat atau *inappropriate response*, dan aktifitas yang tidak sesuai atau *inappropriate activities*.

Seperti yang dikatakan kebanyakan para saksi, bahwa ia menyebrang terburu-buru, walaupun tidak diketahui apa yang menyebabkan korban bertindak terburu-buru. Hal ini berarti terkait dengan beban pribadi atau beban berlebih yang ada pada diri korban. Sesuai dengan teori *Human Error* bahwa *overload* yang menyebabkan terjadi suatu kesalahan pada manusia disebabkan oleh 3 faktor, salah satunya adalah faktor internal yaitu *emotional stress*. Ini terbukti adanya stress emosi yang ada pada diri korban menyebabkan ia melakukan tindakan tidak aman yaitu menyebrang dalam keadaan terburu-buru tanpa memperhatikan kiri-kanan jalan.

Dalam teori James Reason Swiss Cheese Model of Human Error, hal yang memicu terjadinya suatu tindakan tidak aman adalah Precondition For Unsafe Act (Kondisi penyebab tindakan tidak aman). Precondition for unsafe act merupakan tingkatan kedua sebelum unsafe act. Tingkatan ini membahas aspek – aspek pada manusia yang merupakan penyebab terjadinya tindakan tidak aman yaitu kondisi mental, buruknya komunikasi dan koordinasi saat melaksanakan pekerjaan. Terkait kondisi mental, adanya beban mental yang dialami korban yang pada akhirnya membuat korban untuk bertindak terburu-buru sehingga korban melakukan suatu tindakan tidak aman yaitu menyebrang tanpa melihat kiri – kanan jalan.

Tidak hanya itu respon yang tidak tepat (*Inappropriate response*) juga terjadi pada diri korban, ini bisa dilihat dari keadaan dimana ia tidak mengetahui sama sekali jika kereta pakuan ekspres akan melintas. Hal ini dapat dikutip dari pernyataan yang mengatakan bahwa ...”*kejadian berlangsung cepat sekali...*”(*Informan 4*), sehingga dipastikan ia tidak mengetahui jika kereta pakuan akan melintas. Selain itu, dalam kasus ini terjadi suatu ketidaktepatan dalam melakukan aktifitas atau dalam teori *Human Factors* disebut dengan nama *inappropriate activities*. Seperti kita ketahui bahwa menyebrang adalah suatu aktifitas yang memiliki urutan proses bahkan sedari kita kecil sudah diajarkan bagaimanakah cara menyebrang yang aman yaitu dengan melihat kanan-kiri jalan terlebih dahulu, ketika keadaan aman kita mulai menyebrang dengan memberikan lambaian tangan agar kendaraan yang melintas memperlambat kecepatannya. Dalam hal ini, korban tidak melakukan urutan aktifitas dengan benar terkait dengan aktifitas menyebrang.

Namun yang perlu kita pahami sekarang bahwa menyebrang di jalur kereta tidaklah sama seperti kita menyebrang pada jalan raya. Dari hasil wawancara dengan kepala stasiun UI-Margonda, mengatakan bahwa cara menyebrangi jalur kereta berbeda dengan menyebrangi jalan raya biasa. Hal ini dapat dikutip dari pernyataan Kepala Stasiun UI sebagai berikut :

“.....*kalo nyebrang kereta kita lihat kiri baru kanan. Tapi juga tidak selalu begitu. Misalnya ketika ada salah satu jalur yang rusak, maka hanya satu jalur saja yang digunakan baik kereta tujuan bogor-*

jakarta maupun sebaliknya. Sehingga kita juga harus berhati-hati. Selain itu, kita biasanya bilang kereta dari utara atau kereta dari selatan. Orang kadang-kadang salah mengartikan antara utara dan selatan”.

Sehingga dari penjelasan diatas dapat disimpulkan kejadian kecelakaan yaitu tabrakan antara kereta api dan mahasiswa UI, secara langsung disebabkan oleh tindakan tidak aman yang dilakukan korban yang berupa perilaku tidak memperhatikan kiri - kanan jalan saat menyebrang. Hal ini dipengaruhi oleh tindakan korban yang menyebrang dalam keadaan terburu-buru, sehingga ia tidak memperhatikan kiri-kanan jalan.

6.3.2 Kondisi Tidak Aman

Kondisi tidak aman atau *unsafe condition* merupakan kondisi lingkungan tidak aman atau dibawah standar yang langsung mendahului sebelum terjadinya kontak, yang dapat menyebabkan kecelakaan. Kondisi tidak aman yang secara langsung menyebabkan kecelakaan terjadi saat waktu kejadian adalah tidak terdapatnya tanda-tanda peringatan disekitar tempat kejadian, seperti alarm, poster maupun pengumuman terkait kedatangan kereta. Hal ini diketahui dari hasil wawancara dengan para saksi yang menyatakan bahwa kondisi lingkungan saat kejadian masih kosong, tidak terdapat apapun seperti tanda peringatan, alarm ataupun palang pintu perlintasan. Seperti dikutip dari salah satu saksi mata yang menyatakan “*....Dulu sih masih kosong...belum apa-apa. Tembok juga belum ada. Paling yang ada tukang jualan di pinggir jalan...*”(Informan 1).

Pernyataan para saksi ini juga diperkuat dari hasil observasi yang dilakukan penulis. Berdasarkan hasil observasi tersebut, di tempat kejadian tidak terdapat tanda-tanda peringatan, alarm atau pintu perlintasan yang dapat dijadikan suatu kontrol untuk mencegah kecelakaan terjadi. Yang terbaru dari hasil observasi ialah terdapatnya tembok yang dibangun sepotong pada tahun 2008. Sejauh ini berdasarkan hasil wawancara dengan kepala stasiun pondok cina, dikatakan bahwa tembok tersebut awalnya akan dibangun dinas perhubungan

untuk menutup jalur perlintasan KRL, namun karena banyaknya protes dari warga sekitar pada akhirnya kegiatan pembangunan tersebut dihentikan.

Heinrich dalam penelitiannya mengatakan bahwa bersama Travellers Insurance Company yang dari 75,000 kecelakaan industri, 10% disebabkan oleh kondisi tidak aman. Menurut Frank Bird Jr. dalam pembaharuan teori domino, mengatakan bahwa kondisi tidak aman merupakan penyebab langsung atau *Immediate Cause* dari suatu kecelakaan. Ia mengatakan bahwa pada kenyataannya, penyebab langsung biasanya hanya merupakan gejala dari masalah yang sebenarnya. Ketika kita memecahkan gejala dan tidak mengidentifikasi masalah yang menjadi dasar, kita tidak akan mampu mengoptimalkan pengendalian yang permanen.

Adapun berdasarkan teori ILCI yang dikembangkan oleh Frank E. Bird dan Germain, dinyatakan bahwa salah satu penyebab langsung dari suatu kecelakaan adalah kondisi yang sub standar atau kondisi tidak aman. Kondisi sub standar tersebut disebutkan antara lain sistem peringatan yang tidak standar. Seperti diketahui dari hasil wawancara bahwa korban tidak mengetahui jika kereta pakuan ekspres akan melintas. Hal ini dikutip salah satu saksi mengatakan bahwa korban “...ga tau...soalnya dia ga merhatiin kereta dari arah Jakarta..”(Informan 1), yang merupakan jawaban pertanyaan mengenai apakah ia mengetahui kereta akan lewat. Ketidaktahuan korban mengenai kereta pakuan ekspres akan melintas dikarenakan tidak adanya tanda-tanda peringatan baik berupa alarm ataupun pengumuman bahwa kereta akan melintas.

Hasil observasi yang dilakukan pada malam hari menunjukkan tidak adanya penerangan yang cukup sehingga kita tidak dapat melihat apakah kereta yang akan melintas dari kejauhan pada malam hari. Karena berdasarkan teori teori ILCI Loss Causation Model, salah satu kondisi sub standar yang dapat menyebabkan kecelakaan adalah kondisi lingkungan yang tidak standar seperti pencahayaan yang kurang.

Dari penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa terdapat kondisi tidak aman yang menyebabkan korban tidak mengetahui jika kereta pakuan ekspres akan melintas yaitu tidak adanya tanda-tanda peringatan baik berupa alarm, pengumuman, maupun poster keselamatan. Dan dari observasi penulis ditemukan

Universitas Indonesia

papan peringatan tetapi papan tersebut tertutup oleh pohon sehingga kemungkinan para penyebrang tidak memperhatikan tanda peringatan tersebut.

6.4 Faktor Penyebab Tidak Langsung

Faktor penyebab tidak langsung merupakan faktor-faktor yang ada sebelum terjadinya tindakan tidak aman, kondisi tidak aman maupun kontak dengan bahaya. Penyebab tidak langsung tersebut terkait dengan manajemen atau sistem yang gagal. Dalam kejadian kecelakaan ini manajemen atau sistem dilihat dari dua sisi yaitu sisi manajemen PT K.A, sebagai pengelolaan sarana transportasi kereta api serta sisi manajemen Universitas Indonesia (UI) sebagai pihak yang bertanggung jawab terhadap keselamatan mahasiswanya.

6.4.1 Manajemen PT K.A

Kegiatan menyebrang pada lintasan KRL seperti gg. senggol sebenarnya merupakan tindakan terlarang. Karena berdasarkan UU No. 23 tahun 2007 pasal 181 ayat 1 yang menyatakan bahwa *“setiap orang dilarang berada di ruang manfaat jalur kereta api, menyeret, menggerakkan, meletakkan atau memindahkan barang di atas rel atau melintasi jalur kereta api, menggunakan jalur kereta api untuk kepentingan lain, selain untuk angkutan kereta api”*. Berdasarkan pasal tersebut dapat disimpulkan bahwa sebenarnya jalur penyebrang yang ada pada gg. senggol merupakan jalur terlarang, yang mana hal tersebut telah ditekankan pada UU No. 23 tahun 2007.

Tetapi pada kenyataannya jalur penyebrangan pada gg. senggol tersebut sudah sejak lama digunakan mahasiswa UI dalam rangka menunjang aktifitasnya menuju kampus UI dan bahkan penyebrangan pada jalur tersebut telah memakan korban jiwa. Sedangkan pihak PT K.A sendiri tidak melakukan tindakan apapun sampai sejauh ini. Hal ini juga didukung dari hasil wawancara dengan 2 orang kepala stasiun yaitu stasiun pondok cina dan stasiun UI. Seperti dikutip dari pernyataan kepala stasiun UI

“...Sebenarnya itu tidak boleh, karena sesuai dengan pasal 23 tahun 2007 serta pasal 27 bahwa dilarang... sedangkan yang boleh dilintasi itu jalan khusus bagi penumpang karena sesuai dengan perijinan itu

Universitas Indonesia

diperbolehkan.....tapi pada akhirnya kita perbolehkan selama tidak mengganggu perjalanan. Soalnya gini kalo kita larang, banyak yang protes. Ya orang kalo dikasih susah kan ga ada yang mau...”

dan dikutip dari Kepala Stasiun Pondok Cina

“...Itu tuh sebenarnya penyebrangan liar, jadi itu terlarang, ga boleh nyebrang disitu....”

Jika itu merupakan jalur terlarang dan telah tertulis dalam undang-undang, seharusnya PT K.A memiliki wewenang untuk menutup jalur tersebut, tetapi pada kenyataannya ketika akan melakukan suatu tindakan nyata selalu tertahan terkait dengan protes yang dilakukan oleh warga sekitar. Hal ini dapat dibuktikan dari pagar tembok yang telah berdiri sejak tahun 2008 dan hanya dibangun sepotong kecil. Menurut pernyataan kepala stasiun UI bahwa *“...yang buat dinas perhubungan. Itu kan sebenarnya mau ditutup semua, tapi karena warga sekitar protes jadinya kaya gitu...”*.

Tetapi juga ketika akan melakukan suatu tindakan seperti pemasangan alarm maupun pintu perlintasan pada jalur tersebut, PT K.A tidak akan pernah menyetujui hal tersebut. Karena jika PT. K.A ikut dalam pelaksanaan tindakan tersebut berarti PT K.A mengizinkan orang untuk menyebrangi jalur tersebut padahal menurut undang-undang jalur tersebut terlarang untuk disebrangi. Hal ini juga diperkuat dari pernyataan Kepala Stasiun Pondok Cina bahwa *“.....kalo kita bikin begitu berarti kita mengizinkan padahal itu kan jalur terlarang atau liar. Waktu itu pernah ada anak UI yang mau bikin alarm di gg. Senggol itu. Saya bilang kalo hal itu, kita ga mungkin membantu, jadi silakan aja tanya sama warga sekitar kalo mengenai hal itu”*.

Dari penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa kesalahan manajemen terletak pada kepemimpinan PT. K.A yang tidak tegas menyangkut jalur penyebrangan terlarang. Jika memang itu terlarang menurut UU No. 23 tahun 2007, seharusnya PT K.A memiliki kekuatan hukum untuk menutup jalur tersebut.

6.4.2 Manajemen Universitas Indonesia (UI)

Dari pihak manajemen UI sendiri, saat tahun 2006 dimana kejadian tabrakan terjadi, penanggulangan terhadap masalah keselamatan mahasiswa terkait aktifitas menyebrang melalui jalur KRL masih terfokus pada usaha kuratif yaitu ketika ada mahasiswa yang terkena kecelakaan akan mendapatkan tunjangan berupa asuransi. Sedangkan untuk tindakan-tindakan pencegahan yang dilakukan masih belum ada. Tidak hanya itu, tahun dimana kejadian terjadi UI sendiri belum memiliki kebijakan yang mengatur mengenai keselamatan mahasiswanya. Sehingga dapat dikatakan belum ada sistem yang menanggulangi masalah keselamatan mahasiswa khususnya terkait aktifitas menyebrang melalui jalur KRL. Padahal seperti yang diketahui bahwa perlintasan penyebrangan tersebut telah memakan korban jiwa mahasiswa UI khususnya pada gg. senggol telah memakan korban 2 orang mahasiswa UI yaitu pada tahun 2000 dan 2006.

Namun demikian, berdasarkan hasil wawancara dengan koordinator K3 UI pada subdit PLK UI, sejak tahun 2009 ini, manajemen UI sebenarnya sedang mengembangkan K3L (kesehatan dan keselamatan kerja dan lingkungan), yang mana dalam sistem K3L tersebut terdapat kebijakan terkait keselamatan mahasiswanya. Salah satunya terkait dengan keselamatan mahasiswa ketika menyebrangi perlintasan KRL. Dan dalam mendukung kebijakan terkait keselamatan mahasiswanya, manajemen UI telah melakukan suatu program antara lain dengan pembuatan film atau video tentang penyebrangan perlintasan KRL, tata cara menyebrang yang benar yang mana nantinya hal tersebut akan disosialisasikan kepada para mahasiswa UI.

Disamping itu, juga terdapat poster-poster tentang keselamatan yang nantinya akan dipasang di setiap fakultas. Rencana lainnya yang akan dilakukan UI yaitu menutup pintu-pintu akses masuk UI yang melalui perlintasan KRL. Tentunya hal ini masih dalam proses dikarenakan penutupan pintu tersebut tidak hanya melibatkan pihak kampus UI, tetapi juga melibatkan masyarakat disekitar pintu perlintasan. Untuk itulah dalam waktu dekat ini, UI akan melaksanakan sosialisasi kepada masyarakat sekitar terkait dengan akses pintu masuk UI.

Dari penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa saat tahun dimana kejadian terjadi, pihak UI belum memfokuskan pada keselamatan mahasiswa saat

Universitas Indonesia

menyebrangi jalur KRL. Sehingga tidak terdapat kebijakan maupun sistem yang terkait dengan keselamatan mahasiswanya saat menyebrangi lintasan KRL, yang pada akhirnya membuat kejadian yang sama terjadi lagi untuk kedua kalinya ditahun 2006.

Berdasarkan hasil faktor penyebab langsung maupun tidak langsung dapat disimpulkan bahwa kecelakaan yang menimpa mahasiswa pada gang senggol ini disebabkan oleh faktor penyebab langsung yaitu tindakan tidak aman serta kondisi tidak aman dan faktor penyebab tidak langsung yaitu manajemen yang gagal. Jadi ketika ia bertindak tidak aman dan didukung dengan kondisi lingkungan yang tidak aman, hal ini pada akhirnya menyebabkan kecelakaan terjadi. Tetapi tentu saja tindakan tidak aman serta kondisi tidak aman yang ada dipicu dari manajemen yang gagal.

Kegagalan manajemen ini terlihat dari gagalnya dalam menegakkan peraturan yang berlaku. PT. K.A tentunya telah memiliki peraturan yang terkait dengan penyebrangan liar ini, tetapi dalam implementasinya terjadi suatu kegagalan dimana tidak adanya tindakan konkrit yang mendukung keberadaan peraturan tersebut. Begitupun dengan manajemen UI, penyebrangan di perlintasan KRL ini sudah memakan banyak korban mahasiswa UI. Tetapi tidak ada tindakan konkrit yang dilakukan pihak kampus UI terhadap mahasiswanya sebagai usaha pencegahan agar kejadian tidak terulang lagi, padahal seperti diketahui penyebrangan perlintasan pada gang senggol ini merupakan akses masuk UI yang sangat penting bagi para mahasiswa, khususnya mahasiswa FKM, FIK, dan MIPA.

6.5 Analisis MORT

Berdasarkan analisis dari MORT disimpulkan bahwa meninggalnya mahasiswa akibat tertabrak kereta api dipicu oleh dua kegagalan yaitu kurang memadainya kontrol pengendali spesifik (*specified control factor*) dan faktor sistem manajemen (*system management*). Kurang memadainya sistem manajemen ini terjadi karena disebabkan oleh 3 hal yang terkait yaitu:

1. Kebijakan yang Kurang Memadai

PT. Kereta Api sebenarnya telah mengetahui bahwa penyebrangan melalui lintasan kereta api merupakan tindakan yang salah. Ini diperkuat juga dengan pasal 181 UU NO. 23 Tahun 2007 yang menyatakan bahwa dilarang melintasi, menyebrangi maupun menyeret apapun diatas lintasan kereta api. Jadi berdasarkan hal tersebut sebenarnya lintasan penyebrangan tersebut merupakan lintasan penyebrangan terlarang tetapi yang terjadi adalah kebijakan tersebut tidak dilengkapi dengan sanksi yang memberatkan, sehingga dalam hal ini kebijakan tersebut tidak memiliki kekuatan untuk mengikat para pengguna jalan dan pada akhirnya setiap orang tetap melewati jalur penyebrangan tersebut dan tidak akan pernah memperdulikan peraturan tersebut. Selain itu, peraturan tersebut tidak tertulis ataupun terpajang pada lintasan KRL sehingga para pejalan kaki pun tidak mengetahui keberadaan peraturan tersebut.

Dari UI sendiri, saat tahun dimana kecelakaan terjadi, belum ada kebijakan tentang keselamatan mahasiswa yang tertulis. Sehingga sistem kemahasiswaan yang ada saat itu, belum ada yang terfokus mengenai keselamatan penyebrangan KRL tersebut. Saat tahun dimana kejadian kecelakaan terjadi, dalam manajemen UI belum terdapatnya suatu sistem mandiri yang mengatur keselamatan mahasiswa. Sistem kemahasiswaan yang ada saat itu masih terfokus terhadap aktifitas perkuliahannya termasuk fasilitas-fasilitas yang terkait. Seperti diketahui pada tahun 2006, UI sama sekali belum memiliki kebijakan terkait keselamatan penyebrangan perlintasan KRL ini. Sehingga tidak terdapat program-program keselamatan terkait dengan hal tersebut. Jikalau terjadi suatu kecelakaan pada mahasiswa, sebagai institusi pendidikan yang bertanggung jawab terhadap mahasiswanya, maka UI akan memberikan tunjangan berupa asuransi.

Namun demikian, saat ini UI sedang mengembangkan K3L, namun demikian ada prioritas yang mana yang dikerjakan lebih dahulu dan untuk perlintasan kereta api ini masih menempati prioritas kesekian. Pada dalam K3L tersebut terdapat kebijakan terkait keselamatan mahasiswanya. Salah satunya terkait dengan keselamatan mahasiswa ketika menyebrangi

Universitas Indonesia

perlintasan KRL. Dan dalam mendukung kebijakan terkait keselamatan mahasiswanya, manajemen UI telah melakukan suatu program antara lain dengan pembuatan film atau video tentang penyebrangan perlintasan KRL, tata cara menyebrang yang benar yang mana nantinya hal tersebut akan disosialisasikan kepada para mahasiswa UI. Disamping itu, juga terdapat poster-poster tentang keselamatan yang nantinya akan dipasang di setiap fakultas. Rencana lainnya yang akan dilakukan UI yaitu menutup pintu-pintu akses masuk UI yang melalui perlintasan KRL. Tentunya hal ini masih dalam proses dikarenakan penutupan pintu tersebut tidak hanya melibatkan pihak kampus UI, tetapi juga melibatkan masyarakat disekitar pintu perlintasan. Untuk itulah dalam waktu dekat ini, UI akan melaksanakan sosialisasi kepada masyarakat sekitar terkait dengan akses pintu masuk UI.

2. Implementasi Kebijakan yang Kurang Memadai

Seperti dijelaskan pada bagian sebelumnya bahwa terdapat pasal dalam UU No. 23 tahun 2007 yang menyatakan “...*dilarang untuk melintasi perlintasan kereta api...*”, tetapi peraturan atau kebijakan tersebut tidak pernah diterapkan secara maksimal bahkan dapat dikatakan peraturan tersebut tidak diterapkan sama sekali ini terbukti dari pihak PT. KA yang tetap membiarkan orang-orang untuk melintasi lintasan penyebrangan gelap tersebut. Seharusnya apabila PT. KA ingin menerapkan peraturan tersebut dengan baik, PT. KA memiliki kekuatan hukum untuk menutup jalur gelap tersebut. Tetapi karena banyaknya protes yang dilakukan warga sekitar membuat PT. KA harus berpikir dua kali apabila ingin melakukan suatu proses hukum terhadap perlintasan gelap tersebut. hal ini juga menandakan tidak tegasnya PT. KA terhadap penerapan peraturan tersebut serta kurangnya tanggung jawab PT. KA terhadap keselamatan pengguna jalan. Implementasi kebijakan yang kurang memadai dikarenakan kepemimpinan PT. KA yang kurang memadai sehingga berakibat pada timbulnya ketidaktegasan dari manajemen PT. KA dalam melaksanakan peraturan tersebut.

Sedangkan dari UI sendiri sebagai pihak yang sepatutnya melindungi mahasiswanya karena mahasiswa adalah asset bagi UI, saat tahun dimana kejadian terjadi belum melakukan suatu tindakan yang konkrit terkait keselamatan penyebrangan perlintasan KRL. Tidak adanya tindakan pencegahan dikarenakan belum adanya kebijakan terkait keselamatan mahasiswanya dimana ketidakberadaan kebijakan yang terkait disebabkan oleh gagalnya kepemimpinan. Sehingga tidak adanya implementasi dari suatu kebijakan terkait keselamatan penyebrangan KRL pada manajemen UI dikarenakan tidak terdapatnya suatu kebijakan yang terkait.

3. Sistem Penilaian Resiko dan Pengendalian yang Kurang Memadai

Baik PT. KA maupun UI tidak memiliki sistem penilaian resiko dan pengendalian terkait dengan lintasan penyebrangan gelap. Oleh karena itu, dapat dikatakan UI sendiri tidak pernah memperkirakan bahwa kejadian tabrakan seperti ini akan menimpa mahasiswa yang setiap harinya melewati lintasan penyebrangan gelap ini. Kampus UI juga tidak memiliki program-program keselamatan seperti investigasi kecelakaan analisis resiko maupun tindakan pengendalian terkait dengan masalah ini. Tidak terdapatnya program keselamatan terkait dengan penyebrangan perlintasan KRL ini dikarenakan kampus UI tidak memiliki perencanaan sebuah sistem keselamatan terkait dengan penyebrangan perlintasan KRL. Namun demikian untuk tahun 2009 ini, UI sedang mengembangkan suatu program keselamatan yang tidak hanya terkait dengan penyebrangan perlintasan KRL, tetapi hal-hal lainnya yang berhubungan dengan aktifitas para mahasiswanya.

Faktor lainnya yang menjadi pemicu dari tabrakan tersebut adalah gagalnya faktor spesifik kontrol. Adapun yang dimaksud dengan spesifik kontrol ini adalah apa sebenarnya yang terjadi (*what*). Sehingga yang dijelaskan dalam faktor ini adalah bagaimana kejadian (*accident*) tersebut terjadi. Kecelakaan sendiri dalam teori MORT ini disebabkan oleh tiga hal, yaitu:

1. Kondisi atau Aliran Energi yang Membahayakan

Kondisi atau aliran energi yang membahayakan pada kejadian ini adalah kereta api. Seperti kita ketahui kereta api merupakan alat transportasi yang tidak dapat diberhentikan secara mendadak, sehingga untuk pengereman dilakukan beberapa meter sebelum pemberhentian. Dari hasil wawancara dengan Ketua PPKA (Pengatur Perjalanan Kereta Api) mengatakan bahwa *“jika akan berhenti di stasiun, pengereman dilakukan minimal 300 m sebelum pemberhentian stasiun. Kereta itu tidak bisa diberhentikan secara mendadak karena kalo tiba-tiba direm maka kereta akan terjungkal dan membahayakan seluruh penumpang. Bisa – bisa seluruhnya terlempar”*. Dan dari hasil wawancara dengan Ketua PPKA, mengenai penyebrangan pada perlintasan KRL di gg. senggol, beliau mengatakan *“jika ada orang yang tetap menerobos, maka dengan sangat terpaksa kereta api akan menabraknya, hal ini terjadi karena jika kereta tersebut berhenti mendadak maka seluruh penumpang akan mengalami kecelakaan sehingga lebih baik mengorbankan satu orang daripada ratusan orang yang ada di dalam kereta api”*.

Oleh karena itu, pada saat kereta berada pada jarak 500 meter dari pemberhentian stasiun, petugas akan mengumumkan mengenai kedatangan kereta dan kemudian pengumuman ini disampaikan kembali oleh para petugas portir (petugas pemeriksa karcis) yang ada di stasiun. Dan nanti para potir tersebut bertugas memperingatkan para penumpang yang akan menyebrangi lintasan penyebrangan yang memang dikhususkan untuk para pengguna kereta api.

Lintasan KRL pada gg. senggol merupakan lintasan aktif yang masih digunakan bahkan merupakan alur perlintasan KRL yang vital pada wilayah JABODETABEK. Sehingga setiap harinya selalu dilalui kereta api, bahkan kuantitas kereta api yang lewat dalam 1 jam bisa mencapai 5 kereta api baik ekonomi, ekonomi AC, maupun ekspres. Berdasarkan hasil wawancara pada PPKA stasiun UI, tercatat terdapat 122 ke arah Bogor sedangkan ke arah Jakarta ada 123 perjalanan. Jadwal padat biasanya pada jam 05.07 – 08.13

pada jam 14.11 – 19.47. Pada jam - jam tersebut kereta yang melintas banyak. Sedangkan pada Sabtu – Minggu, kereta masih beroperasi sampai jam 23.25. Oleh karena itu potensi bahaya dari kereta api ini memiliki resiko yang besar dilihat dari kuantitas perjalanan kereta api yang melewati gang senggol.

2. Orang yang terkena (*object*)

Objek dari kecelakaan ini adalah mahasiswa yang sedang menyebrangi lintasan KRL pada gg. senggol tersebut. Mahasiswa tersebut menyebrang dalam keadaan terburu-buru sehingga ia tidak memperhatikan kiri-kanan jalan. Tidak memperhatikan kiri-kanan jalan juga dapat disebabkan karena mahasiswa tersebut merasa bahwa menyebrangi lintasan KRL tidaklah begitu berbahaya sama seperti ketika menyebrangi jalan raya dimana para kendaraan yang melintas dapat dihentikan tiba-tiba. Timbulnya pemikiran tidak berbahaya tersebut dapat juga disebabkan ia tidak pernah memperoleh informasi bahaya yang ada terkait dengan penyebrangan lintasan KRL pada gg. senggol. Tidak memperhatikan kiri-kanan jalan juga dapat disebabkan karena korban tidak memiliki pengetahuan bagaimana cara menyebrang yang benar khususnya cara menyebrangi perlintasan KRL. Tidak memperoleh informasi maupun pengetahuan dikarenakan tidak adanya program promosi keselamatan pada mahasiswa UI.

3. Pengendali dan penghalang yang Kurang Memadai

Berdasarkan hasil penjelasan sebelum dikatakan bahwa saat kejadian tidak ada peringatan mengenai kedatangan kereta baik itu berupa alarm maupun klaskson. Tidak hanya itu saat kejadian pun tidak terlihat adanya poster atau pengumuman terkait dengan keselamatan saat menyebrang. Di tempat kejadian pun tidak terdapat pintu perlintasan maupun petugas khusus yang berjaga yang fungsinya untuk menghalau para penyebrang agar tidak menyebrang sampai kereta telah melewati jalur tersebut. Tidak terdapatnya sistem pengendali maupun penghalang dikarenakan lokasi kejadian

Universitas Indonesia

merupakan jalur penyebrangan terlarang, tetapi di lokasi kejadian tidak tertulis bahwa itu merupakan jalur penyebrangan terlarang dan lokasi tersebut masih saja dibuka sehingga orang bisa dengan bebas menyebrangi jalur KRL tersebut.

Masih terbukanya jalur tersebut dikarenakan pengawasan yang kurang memadai yang dilakukan oleh PT K.A, ini dilihat dari tidak tegasnya PT K.A dalam melaksanakan peraturan yang tertulis pada pasal 181 UU No. 23 tahun 2007. Sedangkan dari pihak UI sendiri, belum melakukan tindakan pengendalian yang maksimal terhadap para mahasiswanya terkait dengan keselamatan mahasiswa UI saat menyebrangi jalur KRL. Padahal seperti diketahui pada jalur gg. senggol ini sudah memakan korban 2 mahasiswa UI. Tindakan pengendalian yang dilakukan UI masih sebatas menempelkan poster keselamatan sebagai peringatan. Tetapi kenyataannya poster keselamatan tersebut jarang ditemukan pada tempat-tempat yang menjadi pusat kegiatan mahasiswa.

Berdasarkan analisis MORT diatas dapat disimpulkan bahwa akar penyebab dari kejadian kecelakaan di gang senggol pada tahun 2006 adalah kepemimpinan yang tidak tegas dari manajemen PT. K.A khususnya wilayah stasiun pondok cina, dalam menerapkan peraturan pasal 181 UU No. 23 tahun 2007, sehingga jalan yang seharusnya terlarang tetap dibuka atau dengan kata lain kurangnya tanggung jawab PT. K.A terhadap keselamatan para pengguna jalan. Akar permasalahan juga terdapat pada manajemen UI yaitu belum terdapatnya perencanaan maupun pengorganisasian suatu sistem mandiri pada kampus UI yang mengatur keselamatan mahasiswa khususnya keselamatan penyebrangan perlintasan KRL. Sistem kemahasiswaan yang ada saat itu masih terfokus terhadap aktifitas perkuliahannya termasuk fasilitas-fasilitas yang terkait. Seperti diketahui pada tahun 2006, UI belum memiliki kebijakan terkait keselamatan penyebrangan perlintasan KRL ini. Sehingga tidak terdapat program-program keselamatan terkait dengan hal tersebut seperti tidak adanya program keselamatan seperti promosi keselamatan maupun tindakan pengendalian yang terkait dengan penyebrangan pada perlintasan.

The MORT Treetop

