

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kereta api adalah salah satu jenis transportasi darat yang cukup di minati masyarakat dengan jumlah penumpang sebanyak 186,469,269 pada tahun 1999. (<http://www.kereta-api.com>). Tetapi, sejarahnya yang panjang tidak membuat perkereta api-an di Indonesia menjadi semakin lebih baik malah semakin memprihatinkan. Dengan kondisi yang relatif sama, baik sarana dan prasarana, dibanding sekitar 10 tahun lalu keadaan perkeretaapian kita kini sungguh memprihatinkan. (Kompas, Senin, 18 September 2000).

Kereta api berubah menjadi monster menakutkan karena kecelakaan beruntun yang membawa korban jiwa seolah tidak bisa dihentikan oleh manajemennya. Bahkan ada kesan, semua kesalahan ditimpakan pada pihak lain, baik itu peralatan atau-paling sering-manusianya. Teori memang menyebutkan, dari setiap kecelakaan, 80 persen penyebabnya adalah faktor manusia, sementara peran cuaca, perangkat teknik dan sebagainya tidak terlalu besar. (Kompas, Senin, 18 September 2000). Direktur Jenderal Perhubungan Darat Iskandar Abubakar mengatakan bahwa kecelakaan kereta api terus meningkat. Tahun 2000 terjadi 126 kecelakaan, tahun 2001 terjadi 132 kecelakaan, tahun 2002 terjadi 217 kecelakaan atau naik 64 persen. (<http://www.kompas.com>)

Masalah keselamatan dari moda transportasi tersebut tidak hanya berfokus pada para penumpang tapi juga pengguna jalan lainnya. Seperti kita ketahui, banyak lintasan KRL JABODETABEK yang melewati jalan-jalan raya lintasan kendaraan bermotor dan pemukiman penduduk. Untuk itu, diperlukan pintu perlintasan KRL pada setiap jalan raya yang dilalui oleh jalur lintasan KRL. (Abdullah) merinci jumlah pintu perlintasan kereta api di Indonesia (Jawa dan Sumatera) yang mencapai 8.385 pintu perlintasan. Jumlah itu akan kian bertambah seiring dengan semakin bertambahnya jumlah wilayah pemukiman.

Namun, dari jumlah itu, Azwar, Direktur Operasi PT Kereta Api Indonesia Judo Citepu menyatakan bahwa hanya 1.145 pintu perlintasan kereta api yang dijaga, selebihnya 7.420 pintu perlintasan tidak dijaga. Kasus kecelakaan kereta api setiap tahun meningkat 5-10 persen. Tahun lalu, PT Kereta Api Indonesia mencatat ada 50 kasus diseluruh Indonesia. "Paling banyak di Jakarta."

Kepala Humas Daop VI PT. KA Moh. Basori mengatakan bahwa Perlintasan Kereta Api adalah perempatan, persimpangan, persilangan atau perpotongan sebidang antara jalan untuk kereta api (jalur) dengan jalan umum atau jalan khusus (kendaraan) baik berpintu maupun tidak berpintu. Hal ini artinya perlintasan merupakan suatu tempat atau titik bertemunya kereta api dengan kendaraan lain. Perlintasan sebidang antara rel kereta api (KA) dengan jalan raya bagi pengguna jalan merupakan lokasi yang paling berbahaya. Sebab, setiap kecelakaan lalu lintas ditempat pertemuan dua moda perhubungan darat tersebut, selalu menimbulkan korban manusia.

Pada saat ini, sektor transportasi yang banyak mendapatkan perhatian besar dari berbagai pihak dikarenakan keadaan transportasi di wilayah JABODETABEK masih belum memenuhi kelayakan sebagai moda transportasi umum. Seperti kita ketahui, wilayah JABODETABEK memiliki bermacam-macam jenis transportasi perkotaan untuk menunjang kehidupan sehari-hari para penduduknya dan salah satu alat transportasi yang paling diminati oleh penduduk Indonesia khususnya yang bermukim di wilayah JABODETABEK adalah moda transportasi kereta api. Bertambahnya jumlah penduduk dan ruang gerak yang semakin terbatas, maka penggunaan moda kereta api masih menduduki peringkat teratas sebagai angkutan massal dalam kota yang dibutuhkan oleh kota dengan jumlah penduduk lebih dari 1 juta jiwa. Hal ini juga diperkuat dengan kondisi kemacetan lalu lintas di sekitar JABODETABEK yang semakin parah, sehingga orang-orang lebih memilih menggunakan moda transportasi kereta api yang dapat mengatasi masalah kemacetan lalu lintas tersebut. Namun, masalah yang kemudian timbul adalah tingkat keselamatan dari moda transportasi kereta api.

Kendaraan yang bergerak di rel baja ini perjalanannya tidak bisa diberhentikan secara mendadak oleh karena itu pada Pasal 18 UU No. 13 Tahun 1992 tentang Perkerataapian tertulis bahwa "Melarang siapapun menyeret barang

diatas atau melintasi jalur kereta api”. Namun, karena banyak lintasan KRL yang melewati jalan-jalan raya maupun pemukiman maka kemudian tercantum peraturan dalam UU No. 13 Tahun 1992 Pasal 16 yang berbunyi “Dalam hal terjadi perpotongan jalur kereta api dengan jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum atau lalu lintas khusus, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api”. Hal ini berlaku untuk semua pengguna jalan tidak terkecuali, ketika pintu perlintasan tertutup harus mendahulukan laju KA. Akan tetapi, apa yang terlihat dilapangan justru banyak pelanggaran yang dilakukan pengguna jalan raya dengan menerobos perlintasan KA. Bahkan, perilaku seperti ini sudah merupakan pemandangan sehari-hari di sepanjang KRL UI-Margonda. Pengguna jalan yang menerobos perlintasan KA, sepertinya tidak merasa bersalah karena memang selama ini perbuatannya itu tidak mendapat tindakan tegas. Itu terbukti dari semakin seringnya kecelakaan lalu lintas antara pengguna jalan raya dengan KA, meskipun pintu perlintasannya sudah tertutup. Begitu pula dengan tidak adanya pintu pada perlintasan KA bukan berarti pengguna jalan bisa berbuat sekehendaknya ketika melewati perlintasan. Setiap pengguna jalan tetap saja harus mendahulukan perjalanan KA, termasuk kendaraan ambulans yang di jalan raya mendapat keistimewaan.

Lokasi perlintasan sebidang tanah antara rel kereta api (KA) di JABODETABEK, tidak hanya yang memiliki izin untuk dilewati yang dapat dilintasi para pengguna jalan, tapi juga terdapat perlintasan-perlintasan gelap yang sebenarnya tidak boleh dilewati. Perlintasan gelap tersebut merupakan perlintasan yang terlarang untuk dilewati tapi karena berbagai hal, banyak orang yang sengaja melewati atau menyebrangi perlintasan gelap tersebut untuk aktifitas kesehariannya. Salah satu perlintasan Kereta Api (KRL) yang melintasi pemukiman adalah perlintasan UI-Margonda Depok. Perlintasan KRL UI-Margonda ini bersebelahan atau berdampingan dengan kampus UI Depok. Untuk memasuki wilayah Kampus Universitas Indonesia (UI) Depok, terdapat beberapa jalur akses UI yang dapat dilalui mahasiswa maupun mahasiswi seperti Kober, Barel, Pocin, dan Gg. Senggol. Keseluruhan jalur tersebut harus melalui perlintasan KRL UI-Margonda karena pada jalur-jalur tersebut, banyak terdapat persimpangan antara rel kereta dengan jalan raya/jalan setapak menuju kampus UI

yang tidak berpintu. Dan karena perlintasan tersebut bersebelahan atau berdampingan dengan Kampus Universitas Indonesia dan jalan raya Margonda, sehingga interaksi dan intensitas para pengguna jalan khususnya mahasiswa UI Depok yang melalui perlintasan kereta sering terjadi.

Perlintasan gelap tersebut selalu dilalui mahasiswa UI karena menjadi saran utama mahasiswa menuju kampus dengan durasi waktu yang lebih singkat. UI perguruan tinggi negeri yang menempati ranking pertama di Indonesia, pastinya banyak pelajar yang berminat memasuki gerbang UI untuk melanjutkan pendidikannya. Oleh karena itu, calon mahasiswa yang merupakan konsumen atau pasar bagi institusi pendidikan UI, menjadi rebutan dengan banyaknya jenis promosi yang diluncurkan. Namun, seharusnya promosi yang tinggi dalam mencari konsumen tersebut diiringi dengan penyiapan sumberdaya yang handal, baik segi fisik (bangunan, peralatan, mesin, bahan baku, fasilitas lain) maupun segi keilmuan (materi ilmu dan pengetahuan yang dimiliki para dosen). Pada sisi lain, jaminan keselamatan, kesehatan, keamanan, dan kenyamanan dalam bekerja dan belajar di lingkungan kampus perguruan tinggi, masih dalam pengembangan, dan calon mahasiswa pun menuntutnya. Hal-hal yang menjadi prioritas untuk ditawarkan kepada konsumen, masih sebatas wacana dan yang ditonjolkan adalah polesan fisik lingkungan yang begitu dangkal dan tidak substansial. Baik mahasiswa dan calon mahasiswa pastinya menginginkan suatu kenyamanan dan keamanan tidak hanya saat berada di kampus tetapi juga dalam perjalanannya menuju kampus.

Dalam 5 tahun kedepan, UI akan menjadi *Asia World Class University* dan diperkirakan dalam 5 tahun mendatang jumlah mahasiswa UI akan bertambah menjadi 168.310 mahasiswa (www.ui.ac.id), sehingga kuantitas yang melewati penyebrangan rel akan semakin bertambah. Pertambahan ini diikuti dengan penambahan jumlah transportasi kereta api yang akan melintasi jalur perlintasannya. Untuk itu, masalah keselamatan mahasiswa menjadi salah satu hal yang perlu mendapatkan perhatian lebih untuk ke depan. Karena persoalan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di kampus perguruan tinggi menjadi sangat serius jika didasarkan pada kenyataan, bahwa kampus adalah area tempat berkumpulnya para intelektual yang menjadi ujung tombak peradaban. Kajian

ilmu yang diadakan sudah semestinya sebagai perpaduan antara teori ilmu pengetahuan dan kenyataan alamiah yang dihadapi.

Secara teoritis, jika sebuah proses dilakukan, maka pastilah terdapat dampak yang muncul menjadi risiko dalam sistem yang berproses tersebut. Aktivitas studi di kampus yang bentuknya beragam, akan memunculkan banyak risiko terhadap semua orang yang berada di dalamnya, yaitu dosen, mahasiswa, karyawan, dan tamu yang berkunjung. Misalnya, aktivitas di (1) ruang kelas, (2) laboratorium, (3) area praktek kerja, (4) tempat parkir, (5) gudang peralatan dan bahan baku, (6) kantin, (7) perpustakaan, (8) stadion olah raga, (9) taman dan area untuk rehat, dan sebagainya. Pada kenyataannya, di masing-masing tempat tersebut begitu padat dengan aktivitas, tetapi inventarisasi risiko bahaya yang mungkin terjadi tidak pernah terpikirkan dengan memadai.

Salah satu aktifitas yang dilakukan setiap harinya oleh hampir seluruh mahasiswa UI adalah aktifitas menyebrangi perlintasan gelap jalur KRL. Aktifitas tersebut tentunya memiliki resiko bahaya yang sangat tinggi dan memiliki konsekuensi yang tinggi pula yaitu dapat menyebabkan kematian. Berdasarkan data dari UPTPLK-UI terjadi kecelakaan diperlintasan yaitu kereta api menabrak atau menyerempet mahasiswa yang mengakibatkan beberapa mahasiswa menjadi korban diantaranya:

1. Pada tanggal 24 Juli 2000, pukul 20.00 WIB, mahasiswa FKM UI tertabrak KRL di jalan tembus FKM (Gg. Senggol)
2. Pada tanggal 31 Desember 2003, diperkirakan pukul 20.00 – 21.00 WIB, mahasiswa FIB semester III tertabrak KRL di atas/depan TPU Srengseng sawah.
3. Pada tahun 2004, pukul 20.00 – 21.00 WIB, mahasiswa FKM angkatan 2002 tertabrak KRL dibawah jembatan penyebrangan (gang Material)
4. Pada tanggal 16 Maret 2006, pukul 08.10 WIB, mahasiswi FIK tertabrak KRL dijalan tembus FKM-Margonda (Gg. Senggol)
5. Pada bulan januari 2009, diperkirakan pukul 14.00 – 15.00 WIB, terjadi tabrakan dengan kereta ekspres tujuan Bogor pada jalur penyebrangan Kober.

Khususnya pada gg. senggol, telah terjadi dua kali tabrakan antara mahasiswa dan kereta api yaitu pada tahun 2000 dan 2006. Padahal seperti kita ketahui letak gg. senggol ini bersebelah dengan lokasi stasiun pondok cina dan seharusnya kejadian tabrakan ini dapat dihindari. Tetapi yang terjadi sebaliknya, jalur perlintasan gelap pada Gang Senggol tersebut tetap dibuka dan masih dipergunakan untuk penyebrangan dan sampai sejauh ini belum dilakukan tindakan apapun menyangkut kecelakaan yang terjadi. Oleh karena itu, perlu dilakukan investigasi kecelakaan yaitu mengetahui faktor-faktor apakah yang menyebabkan terjadinya kecelakaan sehingga dapat diketahui akar penyebabnya serta tindakan pengendalian dan pencegahan yang efektif dan efisien sehingga kejadian yang sama tidak akan terulang lagi.

1.2 Perumusan Masalah

Dalam 5 tahun kedepan, UI akan menjadi *Asia World Class University* dan diperkirakan dalam 5 tahun mendatang jumlah mahasiswa UI akan bertambah menjadi 168.310 mahasiswa (www.ui.ac.id), sehingga kuantitas yang melewati penyebrangan rel akan semakin bertambah. Pertambahan ini diikuti dengan penambahan jumlah transportasi kereta api yang akan melintasi jalur perlintasannya. Untuk itu, masalah keselamatan mahasiswa selama menyebrang melewati jalur KRL menjadi salah satu hal yang perlu mendapatkan perhatian lebih untuk ke depan. Karena seperti kita ketahui pada penjelasan sebelumnya, bahwa penyebranga melalui lintasan KRL UI-Margonda (Kober, barel, pocin dan Gg. Senggol) ini telah menyebabkan timbulnya kecelakaan yang mengakibatkan 6 mahasiswa meninggal dunia sampai pada tahun 2009 dan sejauh ini belum dilakukan tindakan apapun menyangkut kecelakaan yang terjadi.

Khususnya pada gg. senggol, telah terjadi dua kali tabrakan antara mahasiswa dan kereta api yaitu pada tahun 2000 dan 2006. Padahal seperti kita ketahui letak gg. senggol ini bersebelah dengan lokasi stasiun pondok cina dan seharusnya kejadian tabrakan ini dapat dihindari. Tetapi yang terjadi sebaliknya, jalur perlintasan gelap pada gg. senggol tersebut tetap dibuka dan masih dipergunakan untuk penyebrangan. Oleh karena itu, perlu dilakukan

investigasi kecelakaan yaitu mengetahui faktor-faktor apakah yang menyebabkan terjadinya kecelakaan tahun 2006 pada gg. senggol sehingga dapat diketahui akar penyebabnya serta tindakan pengendalian dan pencegahan yang efektif dan efisien sehingga kejadian yang sama tidak akan terulang lagi.

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Tujuan Umum

Mengetahui faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan yaitu tabrakan antara mahasiswa UI dengan kereta api tahun 2006 pada jalur KRL Pondok Cina (Gg. Senggol).

1.3.2 Tujuan Khusus

1. Mengetahui faktor penyebab langsung terjadinya kecelakaan yaitu tindakan tidak aman dan kondisi tidak aman
2. Mengetahui faktor penyebab tidak langsung terjadinya kecelakaan yaitu manajemen atau sistem
3. Mengetahui faktor penyebab dasar terjadinya kecelakaan dengan metode analisis MORT

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Bagi Mahasiswa

1. Mengaplikasikan teori yang didapatkan dalam bangku perkuliahan ke dalam prakteknya di lapangan
2. Meningkatkan pengetahuan dalam hal komitmen institusi pendidikan terhadap keselamatan mahasiswanya dari segi manajemen keselamatan.
3. Meningkatkan pengetahuan khususnya dalam hal komitmen UI terhadap keselamatan mahasiswa saat melintasi jalur lintasan KRL UI Depok.

1.4.2 Manfaat Bagi Institusi Pendidikan

1. Menjadikan suatu masukan dalam pengetahuan keilmuan K3, khususnya mengenai keselamatan mahasiswa
2. Menjadikan suatu masukan mengenai keselamatan mahasiswa UI saat melintasi jalur lintasan KRL UI Depok
3. Menambah khasanah keilmuan K3 di lingkungan pendidikan

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan yaitu tabrakan antara mahasiswa UI dengan kereta api pada jalur KRL pondok cina (Gg. senggol). Penelitian ini dilakukan pada bulan Mei-Juni 2009, dengan objek penelitian adalah saksi mata kejadian kecelakaan dan beberapa pihak lain yang terkait. Penelitian ini menggunakan rancangan observasional dan dengan menggunakan metode wawancara. Penelitian ini dilakukan karena banyaknya jumlah mahasiswa yang tertabrak kereta api saat melintasi jalur KRL pondok cina (Gg. senggol) menuju kampus UI Depok. Disamping itu, dilihat dari pihak PT K.A maupun pihak institusi pendidikan yaitu UI sampai saat ini belum ada tindakan nyata yang dilakukan terkait dengan keselamatan mahasiswa saat melintasi jalur KRL menuju kampus UI Depok. Untuk keperluan penelitian, penulis menggunakan data primer dan sekunder. Penelitian ini dilakukan agar resiko terhadap kecelakaan yang ditimbulkan saat melintasi jalur KRL menuju kampus UI Depok tidak bertambah bahkan jika dimungkinkan tidak ada resiko sama sekali. Penelitian ini juga dilakukan sebagai upaya preventif atau pencegahan terjadinya kecelakaan yang dapat menyebabkan kematian serta sebagai masukan kepada pihak Universitas Indonesia tentang keselamatan terhadap mahasiswanya.