

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Dengan bertambahnya jumlah penduduk dan ruang gerak yang semakin terbatas maka penggunaan moda kereta api masih dapat menduduki peringkat penting sebagai angkutan massal dalam kota yang dibutuhkan untuk kota-kota yang memiliki jumlah penduduk lebih dari 1 juta jiwa. Hal ini diperkuat dengan kondisi transportasi perkotaan yang terus berkembang dengan banyak beroperasinya kendaraan pribadi sebagai akibat dari rendahnya pelayanan angkutan perkotaan. Moda kereta api merupakan salah satu cara mengatasi polusi udara dan minimalisasi penggunaan energi, apalagi untuk jenis kereta listrik. Sehingga pada kota-kota besar seperti Jakarta dan sekitarnya (JABODETABEK) membutuhkan penambahan moda transportasi tersebut yaitu dengan dibangunnya subway dan monorel.

(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, “**menurut Azwar**”, hanya 1.145 pintu perlintasan kereta api yang dijaga, selebihnya 7.240 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,” **(ujar Direktur Operasi PT Kereta Api Indonesia Jada Citepu dalam sebuah seminar.)**

Dalam sambutannya 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 terjadi kecelakaan lalu lintas ditempat pertemuan dua moda perhubungan darat tersebut, selalu menimbulkan korban manusia. Seperti diketahui, KA merupakan salah satu moda perhubungan darat yang memiliki karakteristik berbeda dengan kendaraan bermotor di jalan raya. Kendaraan yang bergerak di rel baja ini perjalanannya tidak bisa dihentikan secara mendadak. Dengan karakter yang dimiliki KA seperti itu, maka perjalanannya dilindungi Undang-Undang No.13 Tahun 1992 Pasal 16 "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".

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 itu sudah merupakan pemandangan sehari-hari. Pengguna jalan dalam 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.

Salah satu perlintasan Kereta api (KRL) yang melintasi pemukiman adalah perlintasan UI – Margonda Depok. Disana banyak terdapat persimpangan antara rel kereta dengan jalan raya / jalan setapak baik berpintu maupun tidak berpintu. Karena perlintasan tersebut bersebelahan/ berdampingan dengan Kampus Universitas Indonesia dan jalan raya Margonda serta banyak terdapat pusat perbelanjaan. Sehingga interaksi dan intensitas para pengguna jalan untuk melalui perlintasan kereta sering terjadi, terlebih sebagian masyarakat yang melalui/ melewati perlintasan kereta adalah masyarakat pendatang dari berbagai daerah yang berkuliah di Kampus tersebut. Bahkan pernah terjadi kecelakaan diperlintasan yang mengakibatkan beberapa mahasiswa menjadi korban diantaranya:

1. Pada tanggal 24 Juli 2000, pukul 20.00 WIB
Mahasiswi 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 diatas/depan TPU Serengseng sawah
3. Pada tahun 2004, pukul 20.00-21.00 WIB mahasiswa FKM angkatan 2002 tertabrak KRL dibawah jembatan penyeberangan (gang Material)
4. Pada tanggal 16 Maret 2006, pukul 08.10 WIB
Mahasiswi FIK tertabrak KRL di jalan tembus FKM-Margonda (Gg. Senggol)

(sumber : UPTPLK-UI)

Selain itu juga, banyak pengguna jalan yang tidak sadar atas keselamatan dirinya dengan menerobos palang kereta dan meskipun kereta telah terlihat dari kejauhan, tetap saja mereka berlari melewati perlintasan kereta. Hal tersebut

diperburuk dengan kondisi perlintasan rel kereta dengan jalan raya yang tidak layak dilalui.

Dengan alasan tersebut penulis merasa perlu dilakukan penelitian untuk mengetahui faktor-faktor apakah yang mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa hingga menyebabkan terjadi kecelakaan pada saat menyeberang di perlintasan kereta api (KRL) UI - Margonda sehingga dapat diketahui cara pengendalian yang efektif dan efisien untuk menyeberang secara aman di perlintasan kereta.

1.2. Perumusan Masalah

Tingkat kecelakaan pada perlintasan kereta api dengan jalan raya dengan penutup ataupun tanpa penutup cukup tinggi. Ini terlihat dari banyaknya persilangan antara rel kereta dengan jalan raya dan banyaknya intensitas penyeberang perlintasan. Khususnya pada perlintasan UI-Margonda yang sebagian besar penyeberangnya adalah mahasiswa. Disisi lain telah terjadi 3 kali kecelakaan dan memakan korban mahasiswa, terakhir adalah mahasiswa FIK angkatan 2004 pada tahun 2006.

Hal ini terjadi karena kurangnya kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang di perlintasan rel kereta. Dan mengakibatkan perilaku mahasiswa menjadi tidak aman dalam menyeberang.

Sehingga sebelum mahasiswa menyeberang secara aman di perlintasan kereta, maka perlu diketahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa dalam menyeberang perlintasan kereta agar dapat mengubah mahasiswa dari perilaku tidak aman menjadi perilaku aman.

1.3. Pertanyaan Penelitian

Dalam penelitian ini yang menjadi pertanyaan adalah :

1. Faktor-faktor apakah yang mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa dalam menyeberang rel kereta?
2. Apakah pengetahuan mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa pada saat menyeberang?
3. Apakah sikap mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa pada saat menyeberang?
4. Apakah kepentingan mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa pada saat menyeberang?
5. Apakah fasilitas penyeberangan mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa pada saat menyeberang?
6. Apakah situasi/ keadaan sekitar (Fasilitas, Cuaca, Struktur jalan, Siang/ malam hari, dan Tingkat keramaian) mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa pada saat menyeberang?
7. Apakah kewaspadaan mempengaruhi perilaku aman mahasiswa pada saat menyeberang?

1.4. Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Diketahuinya faktor-faktor yang mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa dalam menyeberang di perlintasan kereta api (KRL) UI-Margonda, agar dapat menciptakan perilaku aman mahasiswa saat menyeberang di perlintasan.

1.4.2 Tujuan Khusus

1. Diketuainya faktor-faktor yang mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa dalam menyeberang di perlintasan kereta api (KRL) UI-Margonda tahun 2007 yaitu:
 - a. Hubungan pengetahuan dengan kewaspadaan mahasiswa pada saat menyeberang
 - b. Hubungan sikap dengan kewaspadaan mahasiswa pada saat menyeberang
 - c. Hubungan kepentingan dengan kewaspadaan mahasiswa pada saat menyeberang
 - d. Hubungan fasilitas penyeberangan dengan kewaspadaan mahasiswa pada saat menyeberang
 - e. Hubungan situasi/keadaan sekitar (cuaca, struktur jalan, siang atau malam hari dan tingkat keramaian) dengan kewaspadaan mahasiswa pada saat menyeberang
2. Diketuainya hubungan kewaspadaan mahasiswa dengan perilaku aman mahasiswa pada saat menyeberang di perlintasan KRL UI-Margonda.

1.5. Manfaat Penelitian

1. Memberikan masukan atau informasi kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian tentang faktor-faktor yang mempengaruhi kewaspadaan dalam menyeberang perlintasan kereta api.
2. Sebagai bahan masukan untuk penyusunan program dan tindakan perbaikan dalam rangka meminimalisasi risiko akibat tidak waspada dalam menyeberang perlintasan kereta api.

3. Memberikan gambaran dan masukan kepada masyarakat disekitar perlintasan atau para pengguna jalan untuk dapat memperkecil resiko kecelakaan dengan pengendalian dan pencegahan.
4. Dapat mengetahui berbagai faktor risiko yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan pada perlintasan kereta api dengan jalan raya, sehingga dapat dihindari secara dini.
5. Untuk peneliti agar lebih memantapkan pengetahuan tentang pengaruh kewaspadaan mahasiswa dalam menyebrang perlintasan kereta api, guna peningkatan kualitas pelayanan kepada masyarakat.

1.6. Ruang Lingkup

Penelitian ini dilakukan dengan maksud mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa pada saat menyeberang di perlintasan kereta api (KRL) UI-Margonda. Khususnya pada perlintasan: Stasiun UI, Barel (Fak. Hukum), Stasiun Pocin dan karet/senggol yang memiliki potensi terjadinya kecelakaan.

Adapun yang menjadi objek dalam penelitian ini adalah para pengguna jalan yang melewati perlintasan kereta api UI-Margonda khususnya pada Mahasiswa. Penelitian ini dilakukan pada bulan November-Desember 2007.

Untuk mendapatkan data penelitian dilakukan dengan menggunakan kuesioner untuk mendapatkan informasi yang diamati dan observasi terhadap aspek lingkungan (eksternal) yang meliputi fasilitas penyeberangan, situasi/keadaan sekitar. Sedangkan aspek individu (internal) meliputi pengetahuan, sikap dan kepentingan.