

PROGRAM PENANGGULANGAN KECELAKAAN LALULINTAS DI PERLINTASAN KERETA API SEBIDANG DI WILAYAH JAWA TENGAH

Lambang Antono¹

Bappeda Provinsi Jawa Tengah¹

*Jalan Pemuda No 127-133, Sekayu, Kec. Semarang Tengah, Kota
Semarang, Jawa Tengah 50132¹*

Alamat email koresponden: lambangbappeda@gmail.com

ABSTRACT

One of the transportation problems still faced in the country is the problem of traffic accidents that not only occur on roads and highway intersections, but also those that occur at level crossings between trains and motorized vehicles. Such as the train accident in Silebu Village, Kragilan District, Serang Regency, Banten Province on July 26, 2022 which killed 9 people. In the end, the issue of railroad crossings is not enough to be seen from one aspect of the problem alone but extends to other fields because it involves the various roles of actors, signals/codes, field space, and the morality of the users themselves. The number of railway crossings on the Central Java Regency / City road according to data from the Directorate General of Railways of the Ministry of Transportation in 2022 was recorded at 834 level crossings spread across 23 districts / cities, with details of 476 unguarded crossings and 268 guarded crossings. Starting from this condition, this research was conducted as a premise for Research on Safety Countermeasures Program at Railway Crossings in Central Java, especially both level crossings on provincial roads and on Regency / City roads.

Keywords: *Accident, Traffic, Train*

PENDAHULUAN

Salah satu permasalahan transportasi yang masih dihadapi di tanah air adalah masalah kecelakaan lalulintas yang tidak saja terjadi di ruas jalan dan persimpangan jalan raya, tetapi juga yang terjadi di perlintasan sebidang antara kereta api dan kendaraan bermotor. Perlintasan sebidang adalah perpotongan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan. Isu yang menonjol pada perlintasan sebidang adalah

tingginya angka kecelakaan lalu-lintas antara kendaraan dengan kereta api, terutama pada perlintasan yang tidak dijaga. Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Di jalan raya menurut data kecelakaan lalulintas Kepolisian RI pada tahun 2020 sampai dengan tahun 2021 jumlah kasus kecelakaan meningkat sebesar 3,62 persen. Angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia mencapai 103.645 Kasus pada tahun 2021. Jumlah tersebut lebih tinggi dibandingkan data tahun 2020 yang sebanyak 100.028 kasus. Adapun, kasus kecelakaan lalu lintas pada tahun 2021 telah menewaskan 25.266 korban jiwa. Berdasarkan data tersebut pada 2021 menunjukkan setiap jam rata-rata 3 orang meninggal dunia di jalan dengan faktor penyebab terdiri dari 61 persen disebabkan karena faktor manusia (terkait kemampuan dan karakter pengemudi), 9 persen faktor kendaraan (pemenuhan faktor teknis kendaraan) dan 30 persen faktor prasarana dan lingkungan. Sementara itu disektor perkeretaapian, data dari PT KAI (Joni Martinus) mencatat 198 kecelakaan telah terjadi di perlintasan sebidang terhitung pada periode awal tahun 2020 hingga awal bulan Oktober 2020 dengan rincian sebanyak 173 kasus kecelakaan terjadi pada perlintasan yang tidak dijaga. Sementara itu, 25 kecelakaan terjadi pada perlintasan yang dijaga. Yang mengakibatkan sedikitnya 44 orang meninggal dunia, 44 orang luka berat, dan 64 orang luka ringan. Secara umum disampaikan penyebab kejadian kecelakaan disebabkan karena tidak disiplinnya masyarakat dalam berlalulintas dan kurangnya kehati-hatian-masyarakat selama berkendara diperlintasan.

Seperti halnya peristiwa kecelakaan kereta api di Desa Silebu, Kecamatan Kragilan, Kabupaten, Serang, Provinsi Banten pada tanggal 26 Juli 2022 yang menewaskan 9 orang meninggal dunia, ditengarai disebabkan permasalahan tidak adanya palang pintu perlintasan kereta api dan kecerobohan pengemudi odong-odong. Dari hasil kajian dari

pihak kepolisian kecelakaan ini terjadi karena mobil odong-odong yang menerobos perlintasan kereta api tanpa palang pintu perlintasan. Dari hal ini terlihat bahwa sistem pintu perlintasan kereta memiliki peran penting dalam perkeretaapian di Indonesia, terutama dalam meminimalisir potensi kecelakaan. Faktor pintu perlintasan kereta api tak dapat dikesampingkan dalam keselamatan kereta api. Teknologi pintu perlintasan kereta api langsung berinteraksi dengan masyarakat. Pintu perlintasan kereta api dibuat untuk mendisiplinkan para pengendara kendaraan bermotor agar tidak menerobos saat kereta api melintas meski pada kenyataan kemudian masih banyak pengendara yang menerobos. Pintu perlintasan kereta api dapat dipandang sebagai artefak teknis, yakni sebagai agen nonmanusia yang mengemban unsur moralitas (Latour, 2009: 157). Merujuk pada kompetensi artefak teknis seperti itu dapat dikatakan bahwa artefak teknis memiliki watak anthropomorfis, yakni artefak teknis dibuat oleh manusia, menjadi pengganti manusia, dan memengaruhi aksi manusia (Yuliar, 2009).

Perlintasan Kereta Api di Pulau Jawa

Berdasarkan data yang ada dari Statistik Kereta Api Direktorat Perkeretaapi tahun 2021 jumlah perlintasan sebidang selama 6 (enam) tahun dari 2020 sampai dengan tahun 2021 baik resmi dijaga, resmi tak dijaga dan tidak resmi untuk masing-masing di pulau Jawa mengalami penurunan jumlah. Jumlah perlintasan sebidang berkurang sebanyak 1.232 lokasi, Penutupan jumlah perlintasan resmi dijaga sebanyak 65 lokasi, penutupan resmi tidak di jaga sebanyak 381 lokasi dan penutupan perlintasan liar sebanyak 786 lokasi.

Perlintasan Kereta api di Jawa Tengah

Sementara di Jawa Tengah pada tahun 2022 terdapat 882 titik perlintasan jalur kereta api dengan jalan, yang sebagian besar terdapat di jalan kabupaten/kota sejumlah 834 lokasi atau 95,25 persen. Sedangkan 2,83 persen terletak di Jalan Provinsi Dengan jumlah

perlindungan sebidang sebanyak 25 lokasi terdiri dari resmi dijaga sebanyak 24 lokasi dan perlindungan liar/tidak resmi sebanyak 1 lokasi. Lainnya sebanyak 2,17 persen di jalan nasional atau sebanyak 23 perlindungan dan sebanyak 22 lintasan resmi dijaga dan 1 liar/tidak resmi.

Banyaknya Perlindungan Kereta Api di Jawa Tengah

Perlindungan Kereta Api di Jawa Tengah	Dijaga PT. KAI	Dijaga Pemda	Swakarsa	Tidak dijaga	Fly Over	Underpass	Jumlah
Jalan Provinsi	19	5	-	1	-	-	25
Jalan Kabupaten	160	108	-	476	24	66	834
Jalan Nasional	16	3	-	-	4	-	23
Jumlah	195	116	-	477	28	66	882

Jumlah perlindungan kereta api di jalan Provinsi Jawa Tengah

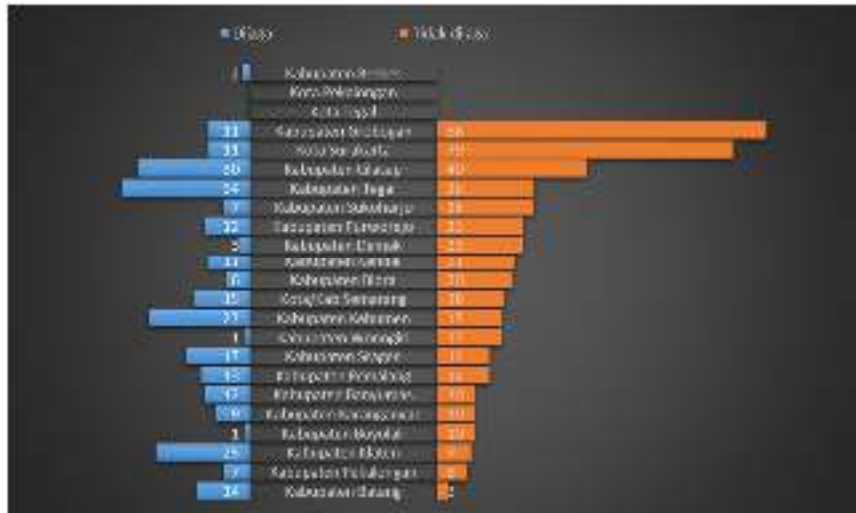
Menurut data Direktorat Jenderal Perkeretaapain Kementerian Perhubungan jumlah perlindungan sebidang yang melintas di jalan Provinsi ada di 10 (sepuluh) Kabupaten dengan jumlah lokasi sebanyak 25 perlindungan sebidang dengan rincian dijaga oleh PT.KAI sebanyak 19 lokasi, dijaga oleh pemerintah Daerah sebanyak 5 lokasi dan 1 lokasi tidak di jaga ada di kabupaten Cilacap. Jumlah perlindungan sebidang pada jalan provinsi terbanyak ada di Kabupaten Grobogan sebanyak 7 lokasi (6 dijaga PT.KAI dan 1 lokasi dijaga Pemda).

Jumlah perlindungan kereta api di jalan Kabupaten/Kota Jawa Tengah

Jumlah perlindungan kereta api di jalan Kabupaten/Kota Jawa Tengah menurut data Direktorat Jenderal Perkerataapian Kementerian Perhubungan tahun 2022 tercatat sebanyak 834 perlindungan sebidang yang tersebar di 23 Kabupaten/Kota, dengan rincian sebanyak 476 perlindungan tidak dijaga dan 268 perlindungan dijaga (PT.KAI sebanyak 160 lokasi, Pemda sebanyak 108), *Fly Over* 24 lokasi dan *Underpass* 66 lokasi. Jumlah perlindungan sebidang terbanyak ada di Kabupaten Grobogan yakni sebanyak 101 dengan fly over 1 lokasi dan underpass 1 lokasi, 99 perlindungan lainnya dijaga 11 lokasi tidak dijaga 88 lokasi dan paling sedikit ada di Kota Tegal 1 perlindungan sebidang. Terbanyak kedua

ada di Kota Surakarta sebanyak 90 lokasi (dijaga 11 lokasi, tidak dijaga 79 lokasi).

Jumlah Perlintasan Sebidang (Dijaga dan Tidak dijaga) di Jalan Kabupaten/Kota Jawa Tengah



METODE PENELITIAN

Menurut F.D. Hobbs (1995), kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit diprediksi kapan dan di mana terjadinya. Kecelakaan tidak hanya trauma, cedera, ataupun kecacatan tetapi juga kematian. Kasus kecelakaan sulit diminimalisasi dan cenderung meningkat seiring pertambahan panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan. Secara sederhana konsep pemikiran dalam rangka penanggulangan keselamatan dan keamanan di Lintasan Kereta Api se Jawa Tengah dikembalikan berdasarkan pemikiran bahwa pada dasarnya perlintasan adalah tidak sebidang. Bertolak dari kondisi itu penelitian ini dilakukan sebagai landasan pemikiran Penelitian Program Penanggulangan Keselamatan di Perlintasan Kereta api di Jawa Tengah khususnya baik perlintasan sebidang pada jalan provinsi maupun pada jalan Kabupaten/Kota.

PEMBAHASAN

Perlintasan sebidang adalah perpotongan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan. Isu yang menonjol pada perlintasan sebidang

adalah tingginya angka kecelakaan lalu-lintas antara kendaraan dengan kereta api, terutama pada perlintasan yang tidak dijaga. Potensi dampak atau risiko dari keberadaan perlintasan sebidang dapat menyebabkan timbulnya beberapa permasalahan seperti, aswardi et all (2017) :

- perlambatan perjalanan kereta api saat melintasi perlintasan sebidang karena kereta harus mengurangi kecepatannya,
- Perlambatan arus lalulintas saat kendaraan akan melewati lokasi perlintasan sebidang
- Hambatan kelancaran lalu lintas jalan yang menimbulkan antrian kendaraan saat adanya penutupan palang pintu perlintasan sebidang,
- potensi kecelakaan yang menimbulkan korban jiwa dan harta benda bila pengendara kendaraan abai dan tidak disiplin terhadap peraturan.
- roda kendaraan (sepeda motor) yang sering selip saat melintas di atas rel, terutama pada saat musim hujan
- Tingginya tingkat kerusakan perkerasan jalan, khususnya pada titik pertemuan antara aspal/beton dengan bagian rel kereta api,

Dalam teknologi pintu perlintasan kereta api terlihat beberapa jaringan aktor yang berperan dalam penggunaan teknologi ini. Para aktor tersebut memiliki peran masing-masing yang saling berkaitan. Berikut ini uraian prosedur teknis pintu perlintasan kereta api. 1. Stasiun kereta api mengirim sinyal berupa kode bebunyian melalui bel genta yang tandanya kereta api akan melintas Genta ini dipergunakan sebagai alat komunikasi stasiun dengan penjaga pintu perlintasan sebagai pemberitahuan bahwa sesaat lagi kereta api akan melintas. Informasi disampaikan melalui rangkaian bunyi genta dan mempunyai arti masing-masing yaitu: a. sepur hulu 2 x rangkaian bunyi, b. sepur hilir 1 x rangkaian bunyi, c. pembatalan informasi sebelumnya 4 x rangkaian bunyi, d. bahaya 8 x rangkaian bunyi, e. percobaan 5 x

rangkaian bunyi. 2. Setelah itu, penjaga pintu perlintasan akan membunyikan sinyal kepada masyarakat bahwa kereta api akan lewat berupa tanda sirene yang meraung-raung. 3. Kemudian, setelah 3-5 menit tanda sinyal kereta akan melintas dibunyikan. Petugas pintu perlintasan segera memijit tombol sehingga dengan segera pintu perlintasan kereta api akan menutup. 4. Terakhir, pintu perlintasan kereta api akan menutup pertanda bahwa pengemudi kendaraan bermotor tidak boleh melintas.

Seperti argumentasi, pada penelitian Aswardi et all (2017), Dengan adanya palang pintu diperlintasan sebidang seharusnya kecelakaan lalulintas tidak terjadi selama sistem yang ada sudah bekerja dengan benar. Dengan faktor nilai peluang dari kejadian kecelakaan pada jalan yang diinspeksi, nilai dampak berdasarkan riwayat kecelakaan yang pernah terjadi, dan nilai resiko sebagai upaya dasar penanganan selanjutnya.

Hal yang sama berkaitan dengan beberapa faktor yang menyebabkan sistem tidak bekerja, misalnya dalam hubungan dengan bidang ruang dengan tingkat kearmaian lalulintas cukup tinggi dan beragam informasi terpasang. Dengan kondisi fisik peralatan sistem (Rambu) yang tidak terawat dengan benar atau keliru dalam penempatannya akan menyebabkan rambu kalah menarik dengan segala macam informasi yang terpasang disekitarnya. Beberapa kejadian kecelakaan lalu lintas di perlintasan sebidang bisa disebabkan oleh beberapa faktor penyebab. Dari sisi masyarakat selaku pemakai misalnya abai, tidak patuh saat akan melintasi perlintasan sebidang. Dari sisi pemangku kepentingan bisa disebabkan minimnya upaya untuk menumbuhkan budaya keselamatan di jalan kepada masyarakat luas serta rendahnya keinginan untuk menyediakan fasilitas pengamanan dan keselamatan disekitar lokasi perlintasan sebidang yang memadai, dan kurangnya pemeliharaan terhadap fasilitas pengaman dan keselamatan yang ada.

Kejadian kecelakaan di perlintasan sebidang yang melibatkan kendaraan moda jalan/orang dan moda kereta api pada dasarnya bukan termasuk kecelakaan kereta api, namun lebih berkaitan dengan kecelakaan jalan. Sejauh ini masih banyak anggapan bahwa kecelakaan di perlintasan sebidang merupakan bagian dari kecelakaan kereta api, sehingga opini yang terbentuk di mata publik menganggap kereta api adalah pihak yang selalu patut dipersalahkan.

Menurut UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan telah secara tegas menyebutkan bahwa pada perlintasan sebidang antara jalur KA dan jalan pengemudi kendaraan bermotor wajib mendahulukan kereta api dan wajib berhenti ketika sinyal berbunyi, palang pintu kereta api sudah ditutup atau ada isyarat lain. Selain itu hal tersebut juga dipertegas pada PP No. 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan KA yang juga menyebutkan bahwa pada perpotongan sebidang antara jalur KA dengan jalan yang untuk lalu lintas umum atau lalu lintas khusus pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan KA.

Menurut fakta yang ada menunjukkan bahwa jumlah kejadian kecelakaan lalulintas di perlintasan sebidang masih jauh lebih rendah dibanding yang terjadi di ruas jalan, dan merujuk pada teori Hobbs yang menyebutkan bahwa kecelakaan lalulintas akan naik seiring dengan bertambahnya pergerakan kendaraan. Jadi, dengan sejumlah perlintasan sebidang sebanyak 882 lokasi di Jawa Tengah tetap perlu disikapi secara arif bijaksana upaya meminimalisasi dan pencegahan terjadinya kecelakaan lalulintas diperlintasan sebidang, mengingat setiap peristiwa kecelakaan lalulintas diperlintasan sebidang/temperer yang melibatkan kereta api dan kendaraan bermotor pasti diikuti dengan korban meninggal dunia.

Dalam teknologi pintu perlintasan kereta api terurai beberapa aktor/unsur yang satu sama lain saling berkaitan dengan 2 (dua) unsur yaitu manusia dan nonmanusia. Unsur manusia seperti masinis kereta

api, penjaga stasiun kereta api, penjaga pintu perlintasan dan pengemudi kendaraan. Unsur nonmanusia seperti rambu peringatan, bunyi sinyal, bel genta, palang pintu, Aktor manusia dan nonmanusia pun saling berhubungan untuk menyampaikan pesan bahwa kereta api akan melintas. Faktor manusia (masinis, penjaga stasiun, penjaga pintu perlintasan, dan pengemudi kendaraan) dan faktor nonmanusia (rambu, bunyi sinyal, dan palang pintu) menjadi satu rangkaian yang saling berhubungan. Jika salah satu aktor/unsur tersebut hilang akan berakibat fatal. Bayangkan saja jika tidak ada penjaga pintu perlintasan yang menutup palang pintu atau bunyi sinyal dari stasiun kepada penjaga pintu tidak berbunyi, kemungkinan terjadi kecelakaan akan sangat besar.

Sebagaimana diketahui, teknologi pintu perlintasan kereta api bertujuan untuk menyampaikan pesan kepada pengemudi kendaraan bermotor agar tidak menerobos ketika kereta api melintas. Pintu perlintasan kereta api memiliki moralitas tersendiri untuk mendisiplinkan pengemudi kendaraan agar taat terhadap hal tersebut. Palang pintu perlintasan kereta tersebut hadir selayaknya “petugas” yang mengontrol, mengatur, dan mendisiplinkan moral para pengendara kendaraan bermotor. Meski demikian, pada kenyataannya hal tersebut tidak sepenuhnya dapat berfungsi dengan baik. Palang pintu perlintasan kereta api tidak dapat mendisiplinkan para pengendara bermotor untuk menghentikan kendaraannya ketika palang pintu diturunkan. Sesekali terlihat para pengemudi justru menghentikan kendaraannya melewati batas palang pintu. Bahkan, beberapa kali terlihat pengendara yang nekat menerobos meski palang pintu kereta api sudah tertutup. Faktor inilah yang sering menjadi penyebab utama kecelakaan/tabrakan terjadi.

KESIMPULAN

Dilihat dari sudut pandang penataan ruang, terjadinya kecelakaan di perlintasan sebidang adalah dampak konflik

pemanfaatan ruang, yaitu antara kepentingan jalan rel dan jalan umum. Cara yang paling efektif untuk menghilangkan konflik adalah dengan membuat jalan rel tidak lagi bersinggungan dengan jalan umum. Ini bisa dicapai melalui pendekatan fisik yaitu dengan membuat flyover atau underpass untuk menggantikan perlintasan sebidang. Tentu saja ini tidak bisa sekaligus dilakukan tapi secara bertahap dengan prioritas perlintasan sebidang yang paling padat dan rawan kecelakaan.

1. sesuai dengan UU No. 23 tentang Perkeretaapian perlintasan kereta api (harus) dibuat tidak sebidang, idealnya memang perlintasan sebidang dihindari, namun jelas kemampuan anggaran Pemerintah tidak akan mampu menjangkau pembangunan *fly over/under pass* untuk menggantikan perlintasan sebidang sebanyak yang dibutuhkan. “Kalau perlintasan sebidang itu ditutup begitu saja, ekonomi di sekitar wilayah tersebut dapat terganggu.”
2. Setidaknya ada 4 (empat) pihak yang punya tugas dan kewenangan untuk menangani permasalahan perlintasan sebidang yaitu Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, Kepolisian dan PT Kereta Api Indonesia (Operator), langkah-langkah keempat pihak ini yang perlu disinergikan. Sejauh ini langkah-langkah yang telah dilaksanakan diantaranya dengan Pemerintah Daerah adalah melakukan koordinasi mengurangi perlintasan sebidang dengan menggabungkan beberapa perlintasan yang ditutup dan membangun frontage road, memasang pintu perlintasan dan Pemerintah Daerah membiayai penjagaan perlintasan sebidang, melakukan sertifikasi terhadap penjaga perlintasan sebidang, memasang warning devices pada perlintasan sebidang yang tidak dijaga dan menutup pintu perlintasan sebidang liar, dan melakukan berbagai sosialisasi kepada publik

3. peningkatan jumlah perlintasan sebidang tidak dapat dielakkan karena adanya perkembangan lingkungan di sekitar wilayah jalur kereta api, seperti misalnya munculnya kompleks perumahan, kompleks pertokoan dan perkembangan aktifitas perekonomian warga setempat. jumlah perlintasan sebidang di lapangan tentunya akan lebih banyak mengingat masih adanya pintu-pintu perlintasan liar, walaupun penertiban terhadap pintu lintasan liar ini selalu dilakukan.
4. Bagi pengembang perumahan yang akan mengembangkan kawasan perumahan baru dan melewati perlintasan kereta api diwajibkan untuk membangun perlintasan kereta api tidak sebidang (fly over / underpass) sebagai bagian dari isian dokumen perijinan pengembangan kawasan pemukiman.
5. Perlintasan sebidang masih menjadi titik rawan penyebab kecelakaan di lintasan kereta api, perlu dukungan dari pemerintah daerah (Provinsi dan setempat) untuk menciptakan keselamatan bersama. Bisa dengan menutup perlintasan sebagian untuk dijadikan satu dengan perlintasan lainnya yang tidak jauh jaraknya, serta dilengkapi dengan petugas yang menjaga perlintasan tersebut ataupun dengan palang pintu otomatis atau bisa dibuat tidak sebidang yakni flyover/underpass.
6. Upaya mengatasi kerawanan pada perlintasan sebidang sebaiknya tidak dilakukan sebagai upaya yang berdiri sendiri tapi juga melibatkan stakeholder terkait dalam rangka mewujudkan kondisi lingkungan atau ruang yang lebih aman, nyaman dan selamat.
7. Menumbuhkan budaya keselamatan lalulintas dengan meningkatkan kegiatan sosialisasi dan edukasi melalui pembelajaran formal dan non formal yang dilakukan terus menerus
8. Sejatinnya palang pintu kereta api bekerja untuk mendisiplinkan moral para pemakai jalan untuk mematuhi dan mengikuti aturan

di perlintasan kereta api, namun tidak sedikit masih ada perilaku pemakai jalan yang yang abai dan menerobos palang pintu walalupun sudah tertutup.

9. Pada akhirnya, persoalan pintu perlintasan kereta api tidak cukup dipandang dari satu segi permasalahan semata tetapi meluas ke bidang lain karena menyangkut dengan berbagai peranan aktor, sinyal/kode, ruang bidang, hingga moralitas para penggunanya itu sendiri.

Daftar Pustaka

- Albadi Dwi Saputra. Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia Berdasarkan Data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) dari Tahun 2007-2016 (2017). Vol 29 no 2, 179-189.
<https://ojs.balitbanghub.dephub.go.id/index.php/warlit/article/view/557/319>
- Hartono, Perlintasan Sebidang Kereta Api Di Kota Cirebon (2016). Vol 18 no 1, 45-62.
<https://ojs.balitbanghub.dephub.go.id/index.php/jurnaldarat/article/view/110/49>
- Idhar Resmadi. Kajian Moralitas Teknologi Pintu perlintasan Kereta Api (2014). Vol 13 no 2.
<https://media.neliti.com/media/publications/41656-none-8c6c6f4e.pdf>
- KemenhubRI (2012), Kecelakaan Di Perlintasan Sebidang Bukan Kecelakaan Kereta Api.
<http://dephub.go.id/post/read/kecelakaan-di-perlintasan-sebidang-bukan-kecelakaan-kereta-api-14648>
- KominfoRI, Setiap Jam Rata-Rata 3 Orang Meninggal Akibat Kecelakaan Jalan Di Indonesia.
https://www.kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr