

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kereta api adalah jenis transportasi yang umum ditemukan di setiap negara baik negara maju maupun negara berkembang. Di negara maju seperti Singapura, Jepang, Korea, dan negara-negara lain di Benua Eropa, sarana transportasi kereta api sangatlah diminati oleh masyarakat. Selain harga tiketnya terjangkau, fasilitas-fasilitas yang ditawarkanpun sangat menunjang mulai dari tempat yang nyaman, aman, cepat, ketepatan waktu tibanya kereta maupun pemberangkatan, masyarakatpun tidak perlu berlarian mengejar kereta karena ketinggalan sebab setiap tiga menit sekali selalu ada kereta lain yang siap mengantarkan sampai ke tujuan. Selain itu, pegguaan jasa kereta api tidak perlu mengantri sampai tidur di stasiun untuk mendapatkan tiket.

Moda transportasi berbasis jalan rel (kereta api) merupakan moda yang ideal untuk diterapkan di kota-kota besar seperti di Jabodetabek. Kereta api dinilai dapat berperan sebagai moda transportasi strategis yang mampu mengurangi kemacetan di perkotaan. Menurut Munawar (2005), kereta api memiliki beberapa keunggulan, antara lain: mampu mengangkut penumpang dalam kapasitas yang tinggi, lebih efisien terhadap waktu perjalanan, memiliki resiko kecelakaan lebih rendah, hemat ruang dan energi, dan tidak polutif. Dengan keunggulan-keunggulan yang dimiliki tersebut, maka kereta api dapat dijadikan sebagai salah satu solusi transportasi perkotaan dan sangat potensial untuk dikembangkan sebagai sistem transportasi masa depan yang efektif, efisien, dan berkelanjutan.

Pengembangan sistem transportasi di kawasan Jabodetabek secara umum telah diatur dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 54 Tahun 2008 tentang penataan Ruang Kawasan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak, Cianjur. Sementara itu rencana pengembangan sistem transportasi di

Kawasan Jabodetabek yang lebih detail telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 54 Tahun 2013 tentang Rencana Umum Jaringan Angkutan Massal Kawasan Perkotaan Jabodetabek. Berdasarkan kedua dokumen tersebut, arah pengembangan sistem transportasi di Kawasan Jabodetabek lebih ditekankan pada sistem pengembangan transportasi massal dan mampu menampung penumpang dalam jumlah banyak. Sedangkan arah pengembangan sistem transportasi massal sebagai sarana pergerakan komuter diprioritaskan dengan peningkatan pemanfaatan jaringan jalur kereta api di Kawasan Jabodetabek.

Dilihat dari data statistik yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2017, Kereta Jabodetabek memiliki kontribusi terbesar terhadap jumlah penumpang angkutan kereta di Indonesia dengan rata-rata 80 persen jumlah penumpang pertahunnya. Sementara untuk jumlah penumpang tahun 2017 menurut jalur penumpang, jalur Bogor menjadi penyumbang jumlah penumpang terbesar dengan kontribusi 62,87 persen atau 198,6 juta orang, Sementara jalur Tangerang menjadi jalur yang berkontribusi terendah sebesar 7,88 persen dari total penumpang tahun 2017. Jumlah penumpang yang diangkut pada tahun 2017 sebanyak 315,9 juta orang atau naik 12,57 persen dibanding tahun sebelumnya. Peningkatan jumlah penumpang tertinggi terjadi di jalur tangerang sebesar 48,47 persen, diikuti jalur Serpong sebesar 33,55 persen dan jalur Bekasi sebesar 20,05 persen. Sementara jalur Bogor merupakan jalur yang mengalami peningkatan terendah dibanding tiga jalur lainnya yaitu sebesar 4.06 persen. Pada periode tersebut, Pada bulan Juli tahun 2013 telah dilakukan modernisasi kereta Jabodetabek dengan menerapkan selain system e-tiket menyederhanakan rute menjadi 4 rute utama, yaitu Bogor Line, Bekasi Line, Serpong Line, dan Tangerang Line, penghapusan kereta ekspres, penerapan kereta khusus wanita, dan mengubah nama kereta ekonomi AC menjadi kereta Commuter Line. Proyek ini kemudian dilanjutkan dengan renovasi, penataan ulang, dan sterilisasi sarana dan prasarana.

Pergerakan penduduk di Kawasan Jabodetabek selain memiliki dampak ekonomi, juga memiliki dampak sosial baik bagi daerah tujuan maupun bagi daerah asal komuter. Namun demikian, dampak negatif yang ditimbulkan oleh fenomena

komuter ini tidak sedikit. Jumlah komuter yang semakin meningkat akan meningkatkan kebutuhan terhadap sarana transportasi untuk mengakomodasi kebutuhan para komuter. Hal ini dapat mengakibatkan peningkatan pada konsumsi energi serta peningkatan kemacetan lalu lintas yang akan berimplikasi pada menurunnya kualitas lingkungan.

Menurut BPS (2015), komuter adalah seseorang yang melakukan pergerakan sirkulasi harian melewati batas administrasi kota/ kabupaten dan kembali ke tempat asalnya pada hari itu juga. Perilaku komuter yang selalu melakukan perjalanan ini secara tidak langsung berpengaruh terhadap pengembangan wilayah, baik wilayah tempat tinggalnya maupun wilayah tujuannya. Pergerakan yang dilakukan umumnya berasal dari pinggiran kota menuju pusat kota atau dari satu kota ke kota lainnya.

Winda (2013) menyebutkan bahwa kecelakaan kereta api seharusnya merupakan moda transportasi yang aman bahkan zero accident karena moda transportasi ini bergerak pada jalurnya sendiri yaitu rel kereta api yang tidak digunakan moda transportasi lain. Kecelakaan kereta api yang sering terjadi masih cukup memprihatinkan. Pada tahun 2003 Indonesia ternyata merupakan negara dengan jumlah kecelakaan kereta api tertinggi dibandingkan dengan negara pengguna kereta api lain.

Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam Rencana Induk Perkeretaapian Nasional 2011 menyebutkan bahwa indikator utama keberhasilan penyelenggaraan layanan transportasi adalah aspek keselamatan dan keamanan. Dalam kurun waktu 2004-2010 kejadian kecelakaan dan korban jiwa mengalami fluktuasi. Walaupun korban kecelakaan masih tinggi namun tingkat kejadian kecelakaan cenderung mengalami penurunan yaitu rata-rata 13% pertahun. Total jenis kejadian kecelakaan pada tahun 2004 berjumlah 128 kejadian dan menurun pada tahun 2014 menjadi 40 kejadian. Namun berdasarkan data korban kecelakaan mengalami peningkatan total jumlah korban tahun 2004 sebanyak 192 menjadi 249 orang di tahun 2014.

Menurut data yang dikeluarkan oleh Direktorat Keselamatan Perkeretaapian, rekapitulasi data kecelakaan yang dialami oleh Kereta Jabodetabek mengalami peningkatan di tahun 2018 sebesar 4 kejadian kecelakaan kereta api. Dalam kurun waktu tahun 2015 sampai dengan tahun 2018, Kereta Api Jabodetabek telah mengalami 9 kejadian kecelakaan kereta api dengan jumlah korban luka berat 1 orang dan luka ringan sebanyak 41 orang. Jenis kecelakaan kereta api terbanyak yang terjadi dalam lintas Jabodetabek adalah kereta dengan kendaraan jumlahnya 4 kejadian. Diikuti kereta dengan orang sebanyak 3 kejadian, kereta dengan kereta sebanyak 2 kejadian dan kereta anjlok sebanyak 1 kejadian. Kecelakaan yang terjadi tidak hanya menimbulkan kerusakan kereta atau properti kereta tetapi juga menimbulkan korban jiwa.

Penyebab tingginya kecelakaan kereta api merupakan akumulasi dari banyak faktor, diantaranya masalah regulasi, manajemen, kondisi prasarana & sarana. Cukup tingginya korban jiwa dan kerugian sosial ekonomi akibat kecelakaan kereta api menyebabkan citra pelayanan dan manajemen perkeretaapian menurun. Kinerja keselamatan semakin menjadi tuntutan dan perhatian sehingga perlu dioptimalkan. Tingginya angka kecelakaan di perlintasan sebidang menimbulkan kerugian jiwa maupun materi. Selain itu dilain pihak kerugian juga dialami oleh para pengguna lalu-lintas di jalan raya yaitu gangguan berupa tundaan (*delay*) yang menimbulkan kerugian cukup besar bagi pengguna jalan raya, baik kerugian akibat bertambahnya waktu perjalanan yang ditempuh oleh pengguna jalan raya dimana kendaraannya akan berhenti sehingga menimbulkan antrian kendaraan di pintu perlintasan sebidang maupun kenyamanan pengguna jalan raya dalam berlalu lintas akibat perubahan geometrik jalan yang diakibatkan oleh rel kereta api, juga terganggunya jadwal kereta api berikutnya yang berakibat merugikan bagi masyarakat pengguna kereta api.

Melihat fakta di lapangan, dapat ditemukan beberapa faktor penyebab adanya kecelakaan ini. Seperti *human error* (kelalaian petugas pengatur jalur, pelanggaran sinyal, dan pelanggaran perlintasan), pemeliharaan infrastruktur meliputi rem kereta blong, bantalan rel bergeser, besi bantalan rem hilang, gerbong

jatuh, dan lain sebagainya. Hingga kecelakaan yang disebabkan oleh tidak adanya palang pintu pada perlintasan kereta api. (Ombusman, RI.2006).

Berdasarkan hasil Survei Komuter Jabodetabek yang dilakukan oleh Badan Pusat Statistik tahun 2014, terdapat sebanyak 1,38 juta komuter Bodetabek (Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi) yang melakukan kegiatan di DKI Jakarta. Berdasarkan data tersebut, dapat dilihat bahwa arus komuter Bodetabek yang masuk ke DKI Jakarta paling tinggi berasal dari Kota Bekasi yaitu sebesar 14,80%, diikuti oleh komuter yang berasal dari Kota Depok sebesar 11,69%, dan komuter yang berasal dari Kota Tangerang sebesar 8,68%. Keterkaitan antara wilayah dan penduduk di Jabodetabek memerlukan penanganan yang menyeluruh dan terintegrasi, tidak lagi secara terpisah mengingat kawasan Jabodetabek memiliki administrasi yang berbeda. Dengan ditetapkannya Kawasan Jabodetabek sebagai kawasan strategis nasional menurut UU No. 26 Tahun 2008, maka diperlukan perencanaan yang terpadu dan komprehensif dari segala aspek pembangunannya, termasuk perencanaan pengembangan sistem transportasi yang terintegrasi dan berkelanjutan.

Penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Purwoko (2014) mengenai evaluasi tingkat keselamatan perkeretaapian di Indonesia didapatkan hasil tingkat kecelakaan kereta api tertinggi pada tabrakan KA dengan KA sebanyak 90 item yang terlibat atau sekitar 49,18%, untuk anjlok 74 item yang terlibat atau sekitar 40,44%, untuk KA dengan kendaraan bermotor 4 item yang terlibat atau sekitar 2,19%, dan untuk lain-lain 15 item yang terlibat atau sekitar 8,20%. Menurut Hardianto Iridiastadi & Eizora Izazaya, investigasi kecelakaan kereta api perlu adanya perhatian khusus pada aspek lingkungan kerja masinis (baik itu lingkungan teknologi maupun fisik), kondisi operator akibat beban kerja mental maupun fisik yang terlalu berat, serta faktor crew resource management. Dari klasifikasi taksonomi jumlah yang terlibat terbanyak adalah pada Preconditions for Operator Acts sebanyak 81 item yang terlibat atau sekitar 44%, dengan kecelakaan tertinggi tabrakan kereta api dengan kereta api 36 item yang terlibat atau sekitar 44,44%, dan untuk kereta api anjlok 36 item yang terlibat atau sekitar 44,44%.

Dengan melihat latar belakang diatas maka, perlu dikaji secara mendalam mengenai faktor –faktor penyebab kecelakaan kereta api, jumlah kecelakaan kereta api, korban kecelakaan kereta api, dan waktu terjadinya kecelakaan kereta api sehingga, Peneliti berkeinginan untuk melakukan penelitian berjudul Studi Kasus Kecelakaan Kereta Api Jabodetabek tahun 2015 hingga tahun 2018.

1.1 Perumusan Masalah Penelitian

Pada tahun 2003 Indonesia ternyata merupakan Negara dengan jumlah kecelakaan kereta api tertinggi dibandingkan dengan Negara pengguna kereta api lain dengan jumlah tertinggi pada kejadian tabrakan kereta dengan kereta. (sumber JBIC, 2003). KNKT divisi perkeretaapian menyebutkan bahwa selama enam tahun terakhir jumlah kereta yang mengalami anlok/terguling, naik menjadi empat kecelakaan di tahun 2014, dan masing-masing ada enam kasus kereta anjlok pada tahun 2016 dan 2017. Yang terbaru adalah tiga gerbong kereta tergelincir dari rel akibat tertimpa tiang listrik aliran atas di antara stasiun Cilebut- Bogor tahun 2019. Badan Pusat Statistik mencatat pada tahun 2016 penumpang kereta api Jabodetabek mencapai 280 juta, dan meningkat di tahun 2018 dengan rata-rata pengguna per hari mencapai 1.154.087.

Dibalik meningkatnya pengguna kereta api di Indonesia, pengawasan Pemerintah Indonesia dirasa kurang, dan juga oleh karena masalah transportasi kereta api ini membuat pengelola sering mengabaikan peraturan-peraturan fatal yang bisa menyebabkan kecelakaan kereta api mengingat terdapat 1,38 juta komuter jabodetabek yang melakukan kegiatan di DKI Jakarta dengan menggunakan kereta api maka pengkajian secara mendalam mengenai faktor – faktor penyebab terjadinya kecelakaan kereta api dengan melihat jenis kecelakaan, karakteristik kecelakaan, waktu terjadinya kecelakaan serta lokasi terjadinya kecelakaan kereta apakah di jalur Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian terkait masalah tersebut dengan melakukan penelitian mengenai studi kasus kecelakaan kereta api Jabodetabek dalam kurun waktu tahun 2015 hingga tahun 2018.

1.3 Pertanyaan Penelitian

- a. Bagaimana gambaran kecelakaan perkeretaapian tahun 2015 – 2018 berdasarkan waktu kecelakaan?
- b. Bagaimana gambaran kecelakaan perkeretaapian tahun 2015 – 2018 berdasarkan lokasi kecelakaan?
- c. Bagaimana gambaran kecelakaan perkeretaapian tahun 2015 – 2018 berdasarkan jenis kejadian kecelakaan?
- d. Bagaimana gambaran kecelakaan perkeretaapian tahun 2015 – 2018 berdasarkan jenis kereta?
- e. Bagaimana gambaran kecelakaan perkeretaapian tahun 2015 – 2018 berdasarkan penyebab kecelakaan kereta api?
- f. Bagaimana gambaran kecelakaan perkeretaapian tahun 2015 – 2018 berdasarkan klasifikasi kecelakaan?
- g. Bagaimana gambaran kecelakaan perkeretaapian tahun 2015 – 2018 berdasarkan usia operator?
- h. Bagaimana gambaran kecelakaan perkeretaapian tahun 2015 – 2018 berdasarkan lama kerja operator?
- i. Bagaimana gambaran kecelakaan perkeretaapian tahun 2015 – 2018 berdasarkan pendidikan operator?

1.4 Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui gambaran kecelakaan perkeretaapian periode tahun 2015 hingga tahun 2018.

1.4.2 Tujuan khusus

- a. Diketuinya gambaran kecelakaan perkeretaapian tahun 2015-2018 berdasarkan waktu kecelakaan.
- b. Diketuinya gambaran kecelakaan perkeretaapian tahun 2015-2018 berdasarkan lokasi kecelakaan
- c. Diketuinya gambaran kecelakaan perkeretaapian tahun 2015-2018 berdasarkan jenis kejadian kecelakaan

- d. Diketuainya gambaran kecelakaan perkeretaapian tahun 2015 – 2018 berdasarkan jenis kereta
- e. Diketuainya gambaran kecelakaan perkeretaapian tahun 2015 – 2018 berdasarkan penyebab kecelakaan kereta api
- f. Diketuainya gambaran kecelakaan perkeretaapian tahun 2015 – 2018 berdasarkan klasifikasi kecelakaan kereta api
- g. Diketuainya gambaran kecelakaan perkeretaapian tahun 2015 – 2018 berdasarkan usia operator
- h. Diketuainya gambaran kecelakaan perkeretaapian tahun 2015 – 2018 berdasarkan lama kerja operator
- i. Diketuainya gambaran kecelakaan perkeretaapian tahun 2015 – 2018 berdasarkan pendidikan operator

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Bagi Peneliti

Peneliti dapat menambah pengetahuan dan wawasan mengenai kecelakaan perkeretaapian dalam rangka memperdalam dan mengembangkan ilmu pengetahuan serta memberikan pengalaman langsung dalam pelaksanaan penulisan penelitian.

1.5.2 Bagi Instansi

Diharapkan penelitian ini dapat memberikan informasi mengenai gambaran kecelakaan perkeretaapian yang terjadi dalam kurun waktu tahun 2015 sampai tahun 2018 berdasarkan jenis kecelakaan, penyebab kecelakaan, klasifikasi kecelakaan, dan karakteristik operator.. Harapan lainnya penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan masukan untuk evaluasi dan pengembangan program pengendalian kecelakaan perkeretaapian oleh instansi terkait.

1.4.1 Bagi Institusi

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu masukan dan sumbangan dalam pengembangan ilmu pengetahuan untuk Fakultas Kesehatan Masyarakat.

1.5 Ruang Lingkup

Penelitian ini dilakukan oleh karena masih banyaknya kecelakaan kereta api yang terjadi di Jabodetabek. Penelitian ini merupakan penelitian berjenis deskriptif kuantitatif dengan pendekatan studi kasus yang bertujuan untuk mengetahui gambaran faktor penyebab kecelakaan Perkeretaapian di Jabodetabek tahun 2015-2018. Penelitian ini dilakukan dengan data sekunder yang berasal dari data kecelakaan yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan laporan investigasi KNKT divisi Keselamatan Perkeretaapian yang telah dipublikasikan. Ruas yang diteliti pada penelitian ini adalah Ruas jalur kereta api tujuan Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi.