



SOSIALISASI KESELAMATAN TERHADAP SUKARELAWAN PENJAGA PINTU PERLINTASAN SEBIDANG KERETA API TANPA PALANG PINTU DI WILAYAH DAERAH OPERASI VII MADIUN

Sapto Priyanto¹, Edi Nyoto Marsusiadi², Erifendi Churniawan³, M. Nurhadi⁴

Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun

sapto@ppi.ac.id¹, edi@ppi.ac.id², erifendi@ppi.ac.id³, nurhadi@ppi.ac.id⁴

Abstrak:

Sarana Transportasi kereta api sebagai alat transportasi massal untuk penumpang maupun barang tentunya sangat diutamakan keamanan, kenyamanan dan keselamatan dalam perjalanannya. Keterlibatan masyarakat dalam mengabdikan diri menjadi sukarelawan penjaga palang pintu di perlintasan KA memberikan kontribusi besar bagi pelayanan perjalanan kereta api agar kecelakaan di perlintasan sebidang kereta api dapat diminimalisir. Model yang digunakan dalam pengabdian masyarakat ini adalah sosialisasi yang di dalamnya juga melakukan wawancara terkait pelaksanaan tugas sebagai penjaga pintu perlintasan sebidang kereta api. Kegiatan ini didasari karena kondisi perlintasan sebidang resmi yang seharusnya menjadi tanggungjawab pemerintah namun tidak mendapatkan perhatian dengan baik. Beberapa perlintasan sebidang resmi tanpa palang pintu yang berada di kabupaten Madiun dan Magetan masih didapatkan perlengkapan *early warning system* (EWS) yang mati serta rambu dan marka yang tidak lengkap. Sukarelawan penjaga pintu perlintasan tidak memiliki kecakapan penjaga perlintasan kereta api yang dipersyaratkan di PM Nomor 19 Tahun 2011. Kegiatan ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan dasar tentang keselamatan perkeretaapian bagi sukarelawan penjaga pintu perlintasan untuk mewujudkan perjalanan kereta api yang aman dan selamat. Melalui kegiatan ini juga direkomendasikan kepada pemerintah untuk lebih memperhatikan perlintasan sebidang yang belum dilengkapi dengan palang pintu.

Kata kunci: sosialisasi; sukarelawan; kreta api

Abstract:

As a means of mass transportation for passengers and goods, security, comfort and safety are of course highly prioritized. The involvement of the community in devoting themselves as volunteer gatekeepers at railroad crossings makes a major contribution to train travel services so that accidents at railroad crossings can be minimized. The model used in this community service is socialization which also conducts interviews regarding the implementation of duties as a gatekeeper for a railroad crossing. This activity is based on the condition of an official level crossing which should be the responsibility of the government but has not received proper attention. Several official level crossings without gates in the districts of Madiun and Magetan are still equipped with a dead early warning system (EWS) and incomplete signs and markings. Volunteer crossing gatekeepers do not have the railroad crossing guard skills required in PM Number 19 of 2011. This activity is expected to provide basic knowledge about railway safety for crossing gatekeeper volunteers to realize a safe and secure train journey. Through this activity it is also recommended that the government pay more attention to level crossings that have not been equipped with doorstops.

Keywords: socialization; volunteer; fire train

Corresponding: **Sapto Priyanto**

E-mail: sapto@ppi.ac.id



PENDAHULUAN

Sarana Transportasi kereta api sebagai alat transportasi massal untuk penumpang maupun barang tentunya sangat diutamakan keamanan, kenyamanan dan keselamatan dalam perjalanannya (Kasrin, 2017). Moda transportasi kereta api merupakan diperuntukan sebagai angkutan massal yang dapat meningkatkan perekonomian suatu bangsa, “sebagai penunjang perputaran ekonomi di Indonesia, maka ketersediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai, handal dan aman, tidak terkecuali dalam penyediaan infrastruktur dalam bidang perkeretaapian”. (Silfiah & Kuswanto, 2018). Peningkatan pergerakan tersebut harus didukung oleh Berbagai faktor penunjang 3 (tiga) hal diatas tentunya sangat dipengaruhi oleh peranan awak sarana dan prasarana dalam menjalankan tugas dan fungsinya masing-masing. Sumber daya manusia yang kompeten dan terampil tidak cukup hanya dibekali pengalaman yang berdasarkan rutinitas pekerjaan saja, namun yang terpenting perlu pengetahuan, pendidikan dan pelatihan dalam meningkatkan kemampuan seseorang (Sudarmanto et al., 2021). Dalam upaya mewujudkan transportasi kereta api yang aman, nyaman dan selamat harus ditunjang prasarana keselamatan yang memadai dan tenaga terampil maupun kompeten (Simarmata et al., 2022).

Memang bukan hal yang sederhana untuk menerapkan tujuan bersama terkait keamanan dan keselamatan perjalanan kereta api, biaya operasional yang tinggi menjadi kendala dan alasan utama bagi PT KAI (Kereta Api Indonesia) yang ditunjuk sebagai operator transportasi kereta api (Riyadi, Njatrijani, & Mahmudah, 2016). Khususnya permasalahan perlindungan sebidang yang tidak berpalang pintu, dimana terjadinya kecelakaan berulang antara pemakai jalan dengan kereta api (KA) di perpotongan sebidang atau perlindungan KA yang berpotongan dengan jalan (Pratama, 2017). Selama ini, kesalahan selalu ditimpakan kepada pihak pengguna jalan raya yang dianggap melanggar Pasal 110 PP Nomor 79 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Jalan dan Angkutan Kereta Api, yang menyebutkan pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan KA dan mematuhi semua rambu di perpotongan sebidang (Zahirman, 2018). Di Jawa Timur menurut data masih banyak perpotongan sebidang yang belum dilengkapi palang pintu dan tidak dijaga. Berdasarkan data Dishub Jatim, di Jawa Timur ada sebanyak 1.500 perpotongan sebidang perlindungan kereta api dengan jalan, baru 1.200 yang sudah dilengkapi palang pintu. Artinya, masih ada 300 lokasi perpotongan sebidang yang tidak berpalang pintu khususnya wilayah sekitar kabupaten. Di wilayah Kabupaten Madiun dan Kabupaten Magetan terdapat beberapa perlindungan sebidang kereta api yang telah dilengkapi dengan *Early Warning System* (EWS), namun alat tersebut sudah tidak berfungsi semenjak pembangunan proyek jalur ganda. Menurut data dari Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur jumlah alat yang dipasang sebanyak 1400 perlindungan sebidang dengan rincian 880 tidak berpintu, 170 tanpa pintu tetapi terpasang *early warning system* (EWS), 350 sudah berpintu. Perlindungan sebidang tidak berpintu sangat berpotensi terjadinya kecelakaan yang melibatkan sarana transportasi kereta api ini (Widiawan, Purnomo, & Kautsar, 2017).

Keterlibatan masyarakat dalam mengabdikan diri menjadi sukarelawan penjaga palang pintu di perlindungan KA memberikan kontribusi besar bagi pelayanan perjalanan kereta

api agar kecelakaan di perlintasan sebidang kereta api dapat diminimalisir. Keterbatasan awak prasarana dan pembiayaan yang cukup besar menjadi kendala dalam pemenuhan personil yang bertugas pada pintu perlintasan kereta api (Sudibya, 2007). Kesadaran masyarakat akan pentingnya keselamatan dalam bersinggungan dengan perlintasan kereta api menjadi permasalahan baru, misalnya dengan membuka akses jalan perlintasan kereta api liar dan tentunya tidak mendapatkan perijinan dari pihak terkait (Luthfiyani, 2020). Menurut (Aswad, 2013: 184-185) bahwa “Perlintasan sebidang antara jalan raya dengan jalan kereta api biasanya akan menimbulkan berbagai kondisi antara lain kecelakaan, hal ini disebabkan karena ketidaktahuan pengguna jalan raya bahwa kereta api membutuhkan akselerasi lebih lama waktu dan jarak pengereman”. Upaya ini perlu dipahami terhadap masyarakat pengguna jalan/akses perlu ditingkatkan, termasuk pengetahuan terkait keselamatan terhadap sukarelawan penjaga perlintasan kereta api agar dalam menjalankan tugas dengan sebaik-baiknya (Asfiati & Mutiara, 2021). Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun sebagai institusi pendidikan yang harus menjalankan Tridarma Perguruan Tinggi salah satunya melakukan pengabdian masyarakat agar memberikan manfaat besar bagi kemaslahatan hidup khalayak umum, maka perlu dilakukan “Sosialisasi Keselamatan Terhadap Sukarelawan Penjaga Pintu Perlintasan Sebidang Kereta Api Wilayah Daerah Operasi VII Madiun”.

METODE PENELITIAN

Model yang digunakan dalam pengabdian masyarakat ini adalah sosialisasi yang di dalamnya juga melakukan wawancara terkait pelaksanaan tugas sebagai penjaga pintu perlintasan sebidang kereta api.

Kegiatan pengabdian masyarakat ini berupa sosialisasi kepada sukarelawan penjaga pintu perlintasan kereta api khususnya di perlintasan sebidang resmi tidak berpalang pintu. Kegiatan ini dirancang dengan melakukan kunjungan di beberapa titik lokasi perlintasan sebidang kereta api di wilayah DAOP VII (Daerah Operasi) VII Madiun khususnya kabupaten Madiun Jawa Timur.

Strategi pencapaian yang digunakan dalam pengabdian ini menggunakan model sosialisasi dan wawancara terhadap sukarelawan penjaga pintu perlintasan sebidang resmi yang tidak berpalang pintu, sehingga dalam komunikasi dua arah terdapat komunikasi efektif sehingga dalam proses kegiatan tersebut tim pengabdian masyarakat mendapatkan berbagai informasi dan masukkan yang sekiranya dapat menjadi analisis permasalahan yang terkait pintu perlintasan, sehingga diharapkan kedepannya dapat menemukan solusi dari permasalahan tersebut dimana sukarelawan akan memperoleh informasi dan wawasan tambahan yang dapat mendukung tugas dalam mengamnakan perjalanan kereta api. Kegiatan sangat bermanfaat bagi sukarelawan dan tim pengabdian masyarakat dalam memaksimalkan hasil dari pengabdian agar memiliki manfaat besar bagi hajat hidup khalayak.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Penjaga Pintu Perlintasan DAOP 7 Madiun

Berdasarkan survei lapangan yang dilakukan pada perlintasan sebidang tanpa palang pintu di wilayah DAOP 7 Madiun masih ditemukan beberapa perlintasan sebidang resmi tanpa palang pintu yang jauh dari kata layak. Permasalahan umum yang terjadi diantaranya adalah kurangnya pengetahuan petugas tentang peraturan keselamatan di perlintasan, tidak berfungsinya peralatan *Early Warning System* (EWS) serta ketidaklengkapan rambu marka yang ada. Berikut gambaran kondisi perlintasan sebidang yang kami observasi baik terhadap petugas maupun kelengkapan rambu markanya tidak tepat.

PJL No 112

Perlntasan sebidang nomor 112 KM 142+512 terletak di jalan Nampu Desa Nampu Kec. Saradan Kab. Madiun merupakan perlntasan sebidang yang tidak dijaga oleh petugas namun sudah dilengkapi dengan peralatan *Early Warning System* (EWS).



Gambar 1 Kondisi PJL No 112

Berdasarkan pengamatan di lapangan kondisi peralatan *Early Warning System* (EWS) sudah tidak berfungsi dan belum ada perbaikan. Sedangkan untuk kondisi rambu dan marka tidak lengkap dan pemasangannya tidak tepat.

PJL No 113

Perlntasan sebidang nomor 113 KM 144+170 terletak di jalan Sidorejo Desa Sidorejo Kec. Saradan Kab. Madiun merupakan perlntasan sebidang yang tidak dijaga oleh petugas namun dan tidak dilengkapi dengan peralatan *Early Warning System* (EWS).



Gambar 2 Kondisi PJL No 113

Berdasarkan pengamatan yang dilakukan di lapangan, PJI 113 belum dilengkapi rambu dan marka secara lengkap. Tidak adanya petugas mengharuskan pengendara yang lewat harus selalu waspada akan datangnya kereta.

PJI No 3

Perlindungan sebidang nomor 3 berada di KM 170+044 melintasi jalan Klagen Serut yang merupakan jalan kabupaten yang terletak di Desa Klagen Serut Kec. Jiwan Kab. Magetan. Perlindungan ini sering dilewati masyarakat dikarenakan dekat dengan pasar. Jalan yang menanjak membuat pengendara harus waspada dan hati-hati ketika berhenti selama menunggu kereta lewat.



Gambar 3 Kondisi PJI No 3

Perlindungan ini dijaga oleh petugas secara sukarela dengan memanfaatkan fasilitas dan perlengkapan seadanya. Petugas yang berjaga hanya dilengkapi dengan bendera sebagai pemberi isyarat sedangkan kondisi pos jaga yang digunakan untuk berteduh dan istirahat terbilang kurang layak karena dibuat dengan swadaya masyarakat. Kondisi rambu dan marka di sekitar perlindungan juga kurang lengkap.

PJI No 4

Perlindungan sebidang nomor 4 berada di KM 171+551 melintasi jalan Ngetrep yang merupakan jalan kabupaten yang terletak di Desa Ngetrep Kec. Jiwan Kab. Magetan. Perlindungan ini dijaga oleh petugas secara sukarela dengan kondisi pos yang sudah layak namun rambu dan marka masih belum lengkap.



Gambar 4 Kondisi PJI No 4

PJL No 13

Perlindungan sebidang nomor 13 berada di KM 180+217 melintasi jalan Bayemtan yang merupakan jalan kabupaten yang terletak di Desa Bayemtan Kec. Barat Kab. Magetan. Perlindungan ini dijaga oleh petugas secara sukarela dengan memanfaatkan fasilitas dan perlengkapan seadanya. Kondisi pos jaga sangat tidak layak serta rambu dan marka di sekitar perlindungan juga kurang lengkap.

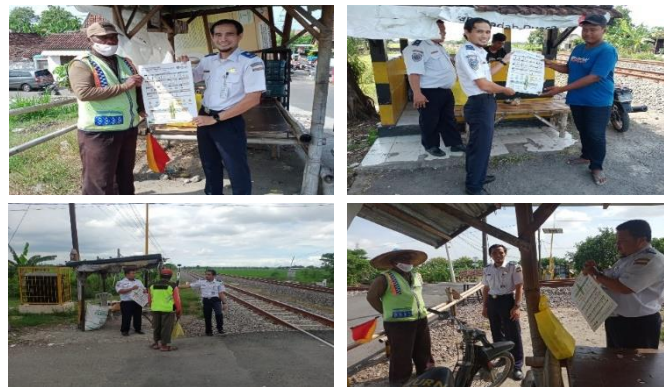


Gambar 5 Kondisi PJJ No 13

Sosialisasi Keselamatan Sukarelawan Penjaga Pintu Perlindungan Sebidang Tanpa Palang Pintu

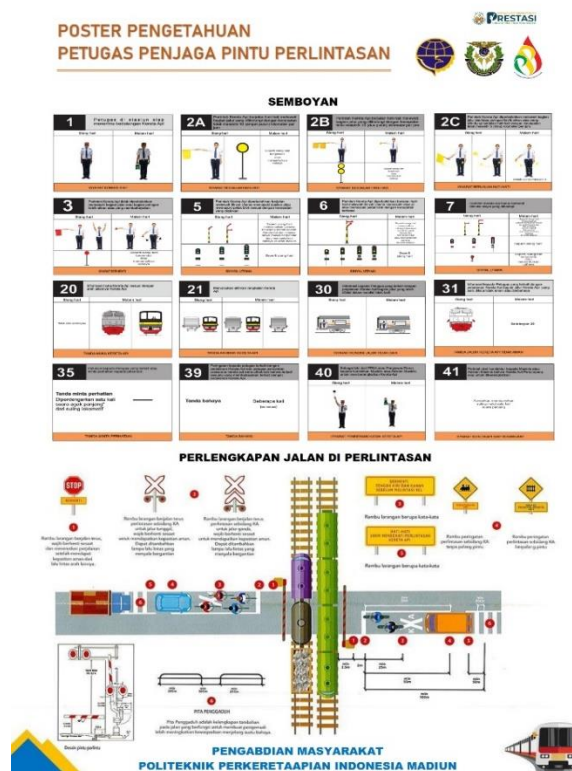
Sebagaimana disebutkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 19 Tahun 2011 tentang Sertifikat Kecakapan Penjaga Perlindungan Kereta Api, dalam pasal 2 disebutkan setiap penjaga perlindungan kereta api bertanggung jawab terhadap keselamatan perjalanan kereta api di wilayah kerjanya serta dalam pasal 3 disebutkan penjaga perlindungan kereta api harus memenuhi standar kompetensi. Berdasarkan pengamatan yang dilakukan di lapangan khususnya pada perlindungan sebidang yang dijaga oleh petugas yaitu PJJ No 3, 4 dan 13 menunjukkan petugas belum sepenuhnya mengetahui pengetahuan dasar tentang keselamatan kereta api. Mereka hanya paham tentang pengaturan kendaraan yang lewat dengan memberhentikan kendaraan ketika kereta akan datang. Pemahaman tentang semboyan dan rambu yang berhubungan dengan PJJ tidak dipahami oleh mereka. Hal ini sangat beresiko ketika awak kereta menunjukkan semboyan semboyan berbahaya yang seharusnya dimengerti oleh petugas PJJ sehingga dapat beresiko membahayakan perjalanan kereta maupun pengendara jalan. Pengetahuan tentang penanganan kondisi darurat juga harus dipahami oleh petugas agar tidak menimbulkan bahaya kecelakaan.

Maka dari itu melalui pengabdian masyarakat ini kami memberikan sosialisasi pengetahuan keselamatan bagi petugas sukarelawan penjaga pintu perlindungan sebidang tanpa palang pintu.



Gambar 6 Pelaksanaan Sosialisasi Keselamatan Kepada Sukarelawan

Selain memberikan sosialisasi tentang keselamatan perkeretaapian kami juga memberikan poster keselamatan yang didalamnya berisi tentang semboyan dan rambu marka yang berhubungan dengan perlintasan kereta api. Selanjutnya poster ini dapat dijadikan pedoman maupun pegangan petugas dalam menjalankan tugas sebagai sukarelawan penjaga pintu perlintasan.



Gambar 7 Poster Pengetahuan Petugas Penjaga Perlntasan

Kami juga memberikan perlengkapan keselamatan agar petugas dapat melaksanakan tugas dengan aman. Beberapa perlengkapan itu diantaranya adalah topi, bendera, rompi PJL dan peluit. Selain itu kami juga memberikan santunan berupa nutrisi untuk menambah daya tahan tubuh petugas agar selalu fit dalam bertugas.



Gambar 8 Pemberian Perlengkapan Keselamatan

KESIMPULAN

Kegiatan ini didasari karena kondisi perlintasan sebidang resmi yang seharusnya menjadi tanggungjawab pemerintah namun tidak mendapatkan perhatian dengan baik. Beberapa perlintasan sebidang resmi tanpa palang pintu yang berada di kabupaten Madiun dan Magetan masih didapatkan perlengkapan *early warning system* (EWS) yang mati serta rambu dan marka yang tidak lengkap. Sukarelawan penjaga pintu perlintasan tidak memiliki kecakapan penjaga perlintasan kereta api yang dipersyaratkan di PM Nomor 19 Tahun 2011. Kegiatan ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan dasar tentang keselamatan perkeretaapian bagi sukarelawan penjaga pintu perlintasan untuk mewujudkan perjalanan kereta api yang aman dan selamat. Melalui kegiatan ini juga direkomendasikan kepada pemerintah untuk lebih memperhatikan perlintasan sebidang yang belum dilengkapi dengan palang pintu

DAFTAR PUSTAKA

- Asfiati, Sri, & Mutiara, Dinda Tri. (2021). Studi Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Di Perlindungan Sebidang Antara Jalan Rel Dengan Jalan Umum (Studi Kasus Perlindungan Kereta Api Di Jalan Padang, Bantan Timur, Kecamatan Medan Tembung). *PROGRESS IN CIVIL ENGINEERING JOURNAL*, 1(2).
- Aswad, Yusandy. (2013). Studi Kelayakan Perlindungan Sebidang antara Jalan Kereta Api dengan Jalan Raya. *Media Komunikasi Teknik Sipil*, 19(2), 183–189.
- Kasrin, Beiki. (2017). *Pemilihan Moda Transportasi Penumpang Dari Kota Medan Menuju Gayo Lues Antara Mini Bus Dan Taksi Dengan Menggunakan Metode Regresi Linier Berganda*.
- Luthfiyani, FITRIA PUTRI. (2020). Probabilitas Kecelakaan Pada Perilaku Pengemudi Sepeda Motor di Perlindungan Sebidang Lintas Surabaya Pasarturi-Bojonegoro. *Institut Teknologi Sepuluh Nopember*.
- Pratama, Rudi. (2017). *Studi Manajemen Perlindungan Sebidang Jalan Raya Dengan Jalan Kereta Api (Jalan Ikap Kakap Dan Jalan Ikan Hiu) Kota Binjai (Studi Kasus)*.
- Riyadi, Afrizal, Njatrijani, Rinitami, & Mahmudah, Siti. (2016). Tanggung Jawab PT Kereta Api Indonesia (Persero) Sebagai Perusahaan Jasa Pengangkutan Terhadap Keselamatan Penumpang Kereta di Perlindungan Sebidang. *Diponegoro Law Journal*, 5(2), 1–16.
- Silfiah, Rossa Ilma, & Kuswanto, Heru. (2018). Kebijakan Publik Tentang Sistem Keselamatan Dan Keamanan Perkeretaapian Di Indonesia. *Prosiding SNasPPM*, 3(1), 282–290.
- Simarmata, Janner, Makbul, Ritnawati, Mansida, Amrullah, Rachim, Fatmawaty, Dharmawan, Vippy, Bachtiar, Erniati, Sumantrie, Pipin, Simbolon, Sedia, Erdawaty, Erdawaty, & Muadzah, Muadzah. (2022). *Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Yayasan Kita Menulis.
- Sudarmanto, Eko, Simarmata, Nenny Ika Putri, Parinduri, Luthfi, Purba, Sukarman, Gandasari, Dyah, Wula, Paulina, Purba, Bonaraja, Handiman, Unang Toto, Wisnujati, Nugrahini Susantinah, & Chamida, Dina. (2021). *Komunikasi Pengembangan Sumber Daya Manusia*. Yayasan Kita Menulis.
- SUDIBYA, SUDIBYA. (2007). *Pengembangan Restrukturisasi Pt Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek*. Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro.
- Widiawan, Beni, Purnomo, Fendik Eko, & Kautsar, Syamsiar. (2017). Sistem Peringatan Pada Perlindungan Sebidang Tidak Berpintu Menggunakan Kontroler Arduino. *Prosiding*.
- Zahirman, Zahirman. (2018). *Analisis Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pelaku Pengrusakan Rambu-Rambu Lalu Lintas Sesuai Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Di Wilayah Hukum Kota Sungai Penuh*. Universitas Batanghari.