

Jd1-07-832

# Upaya Meningkatkan Keselamatan Perkeretaapian

Oleh: Djoko Setijowarno



Awal tahun 2007, moda kereta api tidak mau ketinggalan dengan moda lainnya yang turut mengalami kecelakaan. Gerbong KA Bengawan yang jatuh di Kali Jager (lintas Purwokerto-Banyumas) hari Selasa (16 Januari 2007) pukul 00.06 mengingatkan kembali beberapa peristiwa kecelakaan KA yang sebelumnya juga memakan korban jiwa manusia. Kemudian tanggal 24 Januari 2007 ada dua KA anjlok, yaitu empat gerbong KA Penataran anjlok saat melintas di emplasemen Stasiun Kesamben, Blitar dan KR D rute Stasiun Kota-Rangkasbitung anjlok di kilometer 10,8 Jalan Palmerah, Jakarta Pusat, tetapi tidak ada korban jiwa.

Pada prinsipnya jenis kecelakaan di perkeretaapian terbagi atas lima kategori, yaitu tabrakan KA dengan KA, tabrakan KA dengan kendaraan di jalan raya, anjlok atau terguling, banjir atau long-

sor, dan kejadian lain peristiwa, seperti orang bunuh diri, menabrak hewan. Penyebab terjadinya kecelakaan KA itu, antara lain diakibatkan kelalaian petugas penjaga pintu perlintasan, kehandalan prasarana dan sarana KA yang semakin menua, kekuranghatian penyeberang perlintasan KA.

Data menunjukkan, selama 10 tahun terakhir yang mendapat porsi terbanyak adalah kategori tabrakan KA dengan kendaraan di jalan raya dan KA anjlok atau terguling. Secara total dalam 10 tahun terakhir, yang terbanyak adalah KA anjlok atau terguling (lihat Tabel 1). Minimnya dana yang disediakan untuk memperbaiki sarana dan prasarana KA nampak dari seringnya kecelakaan KA (penumpang maupun barang) anjlok setiap tahun. Secara keseluruhan, total kecelakaan yang terjadi cenderung menurun.

Tabel 1. Data kecelakaan KA Peristiwa Luar biasa Hebat (PLH)

Jenis Kecelakaan	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Tabrakan KA dengan KA	3	7	6	7	6	12	8	6	1	6	10	5
Tabrakan KA dengan kendaraan di jalan raya	115	88	74	33	53	26	26	55	57	28	15	22
Anjlok/Terguling	72	65	57	51	90	64	53	64	81	69	99	52
Banjir/Longsor	17	15	11	11	9	9	6	10	10	4		7
Lain-lain peristiwa	24	21	8	7	38	15	39	81	68	35		
Total	231	196	156	109	196	126	132	216	217	142	166	117

Sumber: PT. Kereta Api dan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Departemen Perhubungan



## KA Anjlok atau Terguling

Dominasi kejadian KA penumpang atau KA barang anjlok/ terguling mendominasi setiap kecelakaan kereta api dalam 10 tahun terakhir. Kondisi prasarana, sarana dan kehandalan masinis turut mempengaruhi terjadinya KA anjlok

Kualitas prasarana yang berupa jalan rel sangat memprihatinkan, hampir separuh rel sudah uzur, di atas 50 tahun. Sekitar 2.270 kilometer (49 persen)



Kondisi bantalan kayu yang berasal dari jenis bangkirai di lintas Karangjati-Bojonegoro (bagian lintas utama KA Semarang-Surabaya)

Sumber: Laboratorium Transportasi Unika Soegijapranata (2007)

perlu segera dilakukan perbaikan dengan kondisi sepanjang 791 kilometer masih dengan bantalan kayu. Bantalan kayu yang masih digunakan itu usianya sudah di atas 15 tahun. Kalau menggunakan kayu bangkirai, hanya memiliki umur ekonomis maksimum 8 tahun dan masih diijinkan toleransi 1-2 tahun. Setelah itu akan sangat mempengaruhi kecepatan perjalanan KA.

Panjang rel operasi di Pulau Jawa 3.053,279 kilometer, masih ada rel tipe R.25 (berat 25 kilogram setiap meter) sepanjang 20,210 kilometer yang usianya 70-130 tahun (0,66 persen). Tipe R.33/34 sepanjang 445,006 kilometer yang usianya juga 70-130 tahun (14,57 persen). Tipe rel R. 41/42 sepanjang 1.638,531 kilometer yang berumur 10-70 tahun (53,66 persen), kemudian R.50 sepanjang 204,803 kilometer yang usianya 5-10 tahun (6,70 persen) dan tipe R.54 sepanjang 744,729 kilometer yang usianya 5-10 tahun (24,39 persen).

Di Pulau Sumatera terdapat 1.284,420 kilometer operasi yang tersebar di Sumatera Utara, Sumatera Barat dan Sumatera Selatan, hampir sama juga kondisinya. Di Sumatera Utara, tipe R.25 sepanjang 166,105 kilometer yang berusia 70-130 tahun (36,09 persen). Tipe R.33/34 sepanjang 125,563 kilometer yang usianya 70-130 tahun (27,28 persen). Dan tipe R.41/42 sepanjang 168,516 kilometer berusia 10-70 tahun (36,62 persen). Di Sumatera Barat hanya ada tipe R.33/34 dan R.41/42. tipe R.33/34 sepanjang 134,248 kilometer yang usianya 70-130 tahun (79,79 persen) dan tipe R.41/42 sepanjang 33,995 kilometer yang berusia 10-70 tahun (20,20 persen). Sedangkan di Sumatera Selatan yang andalannya angkutan batubara, masih memiliki tipe R. 25 sepanjang 70,682 kilometer yang berusia 70-130 tahun (10,77 persen). Tipe R.33/34 sepanjang 1,050 kilometer berusia sekitar 70-130 tahun. Kemudian tipe R.41 sepanjang 152,937 kilometer yang usianya 10-70 tahun (23,31 persen) dan tipe R.54 sepanjang 431,324 kilometer yang usianya 5-10 tahun (65,75 persen).

Secara keseluruhan (5824,699 kilometer), kondisi rel operasi untuk tipe R. 25 sepanjang 256,997 kilometer (5,92 persen), tipe R.33/34 sepanjang 705,867 kilometer (16,27 persen), tipe R.41/42 sepanjang 1.959,984 kilometer (45,19 persen), tipe R.50 sepanjang 204,803 kilometer (4,72 persen) dan tipe R.54 sepanjang 1.176,053 kilometer (27,11 persen).

Usia rel bisa mencapai usia 25 tahun pada lintas lurus dan lengkung dengan jari-jari 300 meter. Sedangkan pada lengkung dengan jari-jari kurang 300 meter, bisa kurang dari 8 tahun. Bahkan, di Sumatera Selatan (angkutan batubara) usia rel kurang dari lima tahun sudah dalam kondisi aus dan harus segera diganti, dikarenakan beban angkut yang dibawa cukup besar. Beberapa faktor yang mempengaruhi kondisi rel adalah frekuensi perjalanan, beban angkut, geometrik jalan rel, konstruksi (termasuk jenis,

penambat, bantalann dan balas). Tipe rel yang lebih tinggi yang tidak disertai dengan bantalan yang handal akan mempengaruhi keamanan dan kecepatan perjalanan. Beberapa lintas jalan rel masih menggunakan bantalan kayu, bahkan masih ada yang menggunakan bantalan baja peninggalan Pemerintah Hindia Belanda yang usianya lebih dari 100 tahun. Misalnya, di Sumatera utara terdapat

Di Wilayah Daerah Operasi 9

**Tabel 2. Besaran usulan dan penetapan PSO, IMO dan TAC dari tahun 2000-2005**

Tahun	PSO	IMO	TAC	Net = PSO+IMO-TAC	
2000	Usulan	434.497	399.245	592.147	241.595
	Penetapan	239.169	316.216	496.201	59.184
	Perhitungan BPK (Audit)	-	-	-	403.212
	Kekurangan Pembiayaan	-	-	-	344.028
2001	Usulan	342.281	489.137	684.369	147.049
	Penetapan	256.711	410.878	607.588	60.000
	Perhitungan BPK (Audit)	-	-	-	343.509
	Kekurangan Pembiayaan	-	-	-	283.509
2002	Usulan	326.870	528.407	693.365	161.912
	Penetapan	224.958	528.407	693.365	60.000
	Perhitungan BPK (Audit)	-	-	-	257.797
	Kekurangan Pembiayaan	-	-	-	197.797
2003	Usulan	217.307	590.729	558.677	250.194
	Penetapan	148.203	566.683	608.686	106.200
	Perhitungan BPK (Audit)	-	-	-	354.595
	Kekurangan Pembiayaan	-	-	-	248.395
2004	Usulan	189.935	755.111	656.191	285.855
	Penetapan	93.068	569.551	522.619	140.000
	Perhitungan BPK (Audit)	-	-	-	403.717
	Kekurangan Pembiayaan	-	-	-	263.717
2005	Usulan	294.889	807.299	568.625	533.564
	Penetapan	200.000	624.091	624.091	270.000
	Perhitungan BPK (Audit)	-	-	-	0.000
	Kekurangan Pembiayaan	-	-	-	270.000
2006	Usulan				372.000
	Penetapan				450.000
	Perhitungan BPK (Audit)	-	-	-	
	Kekurangan Pembiayaan	-	-	-	

Sumber: Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (2006)



Jember, terdapat bantalan kayu sepanjang 137,253 kilometer, lintas Leces-Rambipuji (yang disela-selanya disisipkan bantalan beton), dan lintas Jember-Temuguruh. Di wilayah Daerah Operasi 4 Semarang masih terdapat bantalan kayu dan baja. Bantalan kayu berasal dari jenis bangkirai di lintas Karangjati-Bojonegoro (80,6 kilometer) yang usianya di atas 15 tahun. Juga ada di lintas Brumbung-Karangjati-Gundih selang-seling antara bantalan baja dan kayu sepanjang 67 kilometer. Di wilayah Daerah Operasi 8 Surabaya, terdapat bantalan kayu di lintas Bojonegoro-Surabaya sepanjang 56,250 kilometer dan lintas Bangil-Blitar sepanjang 89,029 kilometer. Selanjutnya, bantalan kayu dengan penambat tirepon juga masih terdapat di Sumatera Utara pada lintas Medan-Belawan (21 kilometer) yang sudah diganti 10 kilometer dan tahun ini selesai seluruhnya diganti. Bantalan kayu itu ada juga di lintas Tebingtinggi-Pematangsiantar (32,5 kilometer) dan lintas Kisaran-Tanjungbalai (21,5 kilometer). Sedangkan di Daerah Operasi 2 Bandung, bantalan kayu masih terdapat di lintas Banjar-Kroya sepanjang 91 kilometer.

Kesalahan mendasar dalam pengelolaan perkeretapiian di Indonesia adalah mekanisme *Public Service Obligation* (PSO), *Infrastructure Maintenance Operation* (IMO) dan *Track Acces Charge* (TAC). Selama ini mekanisme itu sangat tidak menguntungkan bagi PT Kereta Api selaku operator KA yang mendapat tugas mengangkut penumpang KA Ekonomi. Mekanisme itu melalui Surat Keputusan Bersama Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan dan Menteri Negara Perencanaan Pembangunan

Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional No. KM. 19 tahun 1999, No. 83/KMK.03/1999 dan No. KEP.024/k/03/1999, tentang Pembiayaan atas Pelayanan Umum Angkutan Kereta Api Penumpang Kelas Ekonomi, Pembiayaan atas Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Kereta Api, serta Biaya atas Penggunaan Prasarana Kereta Api. Dan kemudian ditindaklanjuti dengan Surat Keputusan Bersama Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Direktur Jenderal Anggaran dan Deputi Bappenas Bidang Prasarana No. SK.95/HK.101/DRJD/1999, No. KEP-37/A/1999, No. 3998/D.VI/06/1999, tentang Kriteria, Tolak Ukur, Prosedur dan Mekanisme Pembiayaan atas Pelayanan Umum Kereta Api Kelas Ekonomi, Biaya Perawatan dan Pengopera-

nya tidak maksimum. Besaran dana yang diberikan jelas akan berpengaruh terhadap anggaran tahunan PT. Kereta Api, yakni untuk pemeliharaan sarana dan prasarana, sistem penggajian karyawan dan belanja rutin (belanja barang dan jasa). Artinya, keterbatasan anggaran dapat mempengaruhi perawatan rutin sarana dan prasarana KA.

Mekanisme pembayaran PSO harus dilakukan di awal tahun anggaran dan tentunya sudah dapat diprediksi jumlah penumpang akan diangkut pada setiap lintas yang direncanakan mengangkut KA kelas ekonomi. Selain itu kondisi stasiun KA yang terbuka harus secara bertahap dilakukan dengan sistem tertutup, sehingga dapat mengetahui berapa jumlah penumpang secara pasti. Pelayanan terhadap KA kelas ekonomi

Tabel 3. Jenis kereta api yang mendapat PSO

No.	Jenis KA	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1.	KA Ekonomi Jarak Jauh	26	28	23	11	11	11
2.	KA Ekonomi Jarak Sedang	-	-	-	9	9	9
3.	KA Ekonomi Lokal	19	18	20	22	22	19
4.	KA Ekonomi KRL Jabotabek	-	9	20	20	20	18
5.	KA Ekonomi KR D	3	15	22	21	21	17
	Jumlah	48	70	85	83	83	74

Sumber: Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Departemen Perhubungan, diolah kembali (2006)

sian serta Biaya Penggunaan Prasarana Kereta Api.

Data Tabel 2 menunjukkan, berdasarkan hasil audit dari Badan Pemeriksa Keuangan dan Pembangunan (BPKP) memperlihatkan pemerintah belum membayar sebanyak 1.607, 35 miliar kepada PT Kereta Api selama kurun waktu tahun 2000-2005. Di satu sisi PT Kereta Api sebagai BUMN dituntut laba, akan tetapi di sisi lain dibebankan untuk memberi subsidi kepada penumpang KA kelas ekonomi yang pembayaran-

dapat dilihat pada Tabel 3 berikut.

Moda KA di tahun 2006 mampu mengangkut 154 juta penumpang, tetapi dana PSO dari pemerintah kepada PT. Kereta Api hanya Rp 2.600 per penumpang, PT Peln mendapat dana PSO hingga Rp 400.000 per penumpang. Sedangkan PT Merpati Nusantara Airline mendapatkan Rp 240.000 per penumpang.

## Kecelakaan di Pintu Perlintasan

Kecelakaan jalan raya di pintu perlintasan kereta api tergolong cukup tinggi. Perilaku masyarakat yang kurang disiplin kerap mengabaikan rambu atau marka menyebabkan terjadinya kecelakaan itu. Walaupun di pintu perlintasan itu sudah diberi penjaga, namun pelanggaran terhadap batas masih dilakukan juga. Bahkan, penjaga perlintasan KA yang tugasnya mengamankan perjalanan kereta api, turut pula menyelamatkan pengguna jalan raya yang tidak sabar menunggu KA lewat agar tidak tertabrak.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian menyinggung perihal perpotongan dan persinggungan jalur kereta api dengan bangunan lain. Pasal 91 menyatakan, bahwa perpotongan antara jalur kereta api dan jalan dibuat tidak sebidang (ayat 1) dan pengecualian hanya dapat dilakukan dengan tetap menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dan lalu lintas jalan (ayat 2). Selanjutnya untuk keselamatan perjalanan kereta api dan pemakai jalan, perlintasan sebidang yang tidak mempunyai izin harus ditutup (Pasal 94 ayat 1). Untuk penutupan perlintasan sebidang dilakukan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah.

Menurut pasal 10 Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 1998 tentang Prasarana dan Sarana Kereta Api, menyatakan perlintasan antara jalur kereta api dengan jalan dibuat dengan prinsip tidak sebidang. Pengecualian terhadap prinsip tidak sebidang apabila letak geografis tidak memungkinkan, tidak membahayakan, tidak membebani dan tidak mengganggu kelancaran operasi kereta api dan lalu lintas jalan, serta untuk jalur KA tunggal. Perlintasan sebidang diselenggarakan sesuai dengan ketentuan teknis dan tata cara berlalu lintas kereta api dan lalu lintas jalan. Persambungan, pemotongan atau penyinggungan dengan jalur kereta api dapat diberikan izin dengan memperhatikan, rencana umum jaringan jalur kereta api, konstruksi jalan rel, keselamatan dan kelancaran operasi kereta api, persyaratan teknis bangunan dan keselamatan serta keamanan di perlin-

tas.

Hal yang sama juga ada pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 53 Tahun 2000 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain, pasal 2 menyebutkan perpotongan antara jalur kereta api dengan bangunan lain dapat berupa perpotongan sebidang atau tidak sebidang. Perpotongan sebidang keberadaannya dapat di atas maupun di bawah jalur KA. Sementara pada pasal 6, untuk melindungi keamanan dan kelancaran pengoperasian kereta api pada perlintasan sebidang, kereta api mendapat prioritas berlalu lintas. Untuk keamanan dan kelancaran operasi kereta api perlintasan wajib dilengkapi rambu peringatan, rambu larangan, marka berupa pita pengaduh, pintu perlintasan, dan isyarat suara adanya kereta api melintas.

Menurut Pedoman Teknis Perlintasan antara Jalan dengan Jalur Kereta Api (2005), pengecualian terhadap perlintasan tidak sebidang dapat dibuat pada lokasi dengan ketentuan :

- 1) selang waktu antara kereta api satu dengan kereta api berikutnya (*Head way*) yang melintas pada lokasi tersebut rata-rata sekurang-kurangnya 6 (enam) menit pada waktu sibuk (*peak*)
- 2) jarak perlintasan yang satu dengan yang lainnya pada satu jalur kereta api tidak kurang dari 800 meter;
- 3) tidak terletak pada lengkungan jalan kereta api atau tikungan jalan;
- 4) terdapat kondisi lingkungan yang memungkinkan pandangan bagi masinis kereta api dari as perlintasan dan bagi pengemudi kendaraan bermotor;
- 5) jalan yang melintas adalah jalan kelas III.

Sementara untuk membangun perlintasan sebidang harus memenuhi persyaratan:

- 1) permukaan jalan tidak boleh lebih tinggi atau lebih rendah dengan kepala rel, dengan toleransi 0,5 cm;
- 2) terdapat permukaan datar sepan-



- jang 60 cm diukur dari sisi terluar jalan rel;
- 3) maksimum gradien untuk dilewati kendaraan dihitung dari titik tertinggi di kepala rel adalah:
    - a) 2% diukur dari sisi terluar permukaan datar sebagaimana dimaksud dalam butir untuk jarak 9,4 meter;
    - b) 10% untuk 10 meter berikutnya

- dihitung dari titik terluar sebagaimana dimaksud dalam butir 1), sebagai gradien peralihan.
- 4) lebar perlintasan untuk satu jalur maksimum 7 meter;
  - 5) sudut perpotongan antara jalan rel dengan jalan sekurang-kurangnya 90 derajat dan panjang jalan yang lurus minimal harus 150 meter dari as jalan rel;
  - 6) harus dilengkapi dengan rel lawan (dwang rel) atau konstruksi lain untuk menjamin tetap adanya alur untuk flens roda;



*Blockrail di perlintasan dekat Stasiun Brumbung (Kabupaten Demak)  
Sumber: Laboratorium Transportasi Unika Soegijapranata (2007)*



*Underpass di Jl. Cempolorejo, Kelurahan Krobokan (Semarang di lintas Semarang-Tegal)  
Sumber: Laboratorium Transportasi Unika Soegijapranata (2006)*

Selain itu, menurut pasal 64 Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, menyebutkan pada persilangan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan, pengemudi harus mendahulukan kereta api dan memberikan hak utama kepada kendaraan yang lebih dahulu melintasi rel.

Mengenai kondisi perlintasan di Indonesia, Ramadhan (2006) menjabarkan beberapa fakta yang menyangkut kejadian tabrakan KA dengan kendaraan di jalan raya. Fakta pertama menunjukkan tingkat kecelakaan di pintu perlintasan cukup tinggi. Rata-rata per tahun 40 kali kejadian dengan rincian 86 orang meninggal, 103 luka berat, dan 86 luka ringan. Fakta kedua, total jumlah perlintasan terdapat 8.585 unit (dijaga atau tidak dijaga, resmi maupun tidak) dan lebih dari 486 unit yang liar, setiap 430 meter terdapat 1 unit perlintasan (idealnya minimum setiap 800 meter), dijaga hanya 954 unit (12,6 persen) dan kalau dijaga semua, butuh tambahan personil 28.916 orang. Fakta ketiga, bahaya selalu mengintai yang ditandai dengan perilaku pengendara yang sering menyerobot dan disiplin masih rendah. Fakta keempat, banyak jalan setapak yang lambat laun berubah menjadi jalan besar. Fakta kelima, pandangan terhalang, karena pandangan bebas tidak memenuhi syarat baik dari arah KA maupun pengguna jalan raya. Fakta keenam, adanya fenomena 'Pak Ogah' yang kerap ditemui di wilayah Jakarta dan sekitarnya.

Sebagai pembanding, di India yang memiliki panjang jalan rel 62.495 kilometer terdapat perlintasan sebidang 40.445 unit. Dari sejumlah itu, resmi dijaga 16.132 perlintasan sebidang dan resmi terbuka (tidak dijaga) adalah 20.528 perlintasan. Kemudian yang berbatasan dengan terusan atau kanal tanpa palang pintu sejumlah 948 perlintasan. Perlintasan terbuka dengan peringatan yang lain dan bukan rambu peringatan yang tetap sebanyak

2.837 perlintasan. Rata-rata ada satu perlintasan setiap 1,5 kilometer (*United Nations*, 2000). Selanjutnya untuk melihat hal yang sama di beberapa negara dapat dilihat tabel 4 berikut ini.

**Tabel 4. Kondisi perlintasan di beberapa Negara Asia**

Panjang Rute/Tipe perlintasan	Bangladesh	Philippines	Thailand
Rute kilometer	2.734	484	4.041
Resmi dijaga	402	49	467
Resmi tidak dijaga	926	161	1.145
Liar	821	98	625
Total	2.149	308	2.237
Kepadatan perlintasan	0,79	0,64	0,55
Jarak perlintasan, satu setiap km	1.3	1.6	1.8

Sumber: *United Nations (2000)*

Seringkali masinis atau penjaga pintu perlintasan disalahkan, apabila ada kejadian kecelakaan jalan raya di perlintasan KA. Tetapi hal itu bukan kecelakaan KA, sehingga secara hukum yang menjadi tergugat adalah pengendara, bukan pegawai kereta api. Karena penjaga pintu perlintasan KA bertugas menjaga agar perjalanan KA tidak mengalami gangguan. Bukan persoalan KA arogan, akan tetapi moda KA memiliki karakteristik yang berbeda dengan moda transportasi lainnya. Moda KA tidak dapat dengan seketika dihentikan, perlu jarak tertentu untuk menghentikan kereta api (lihat Tabel 5)

**Tabel 5. Jarak pengereman moda kereta api**

Kecepatan (km/jam)	Jarak berhenti setelah pengereman (meter)
45	132
50	157
55	190
60	221
70	336
80	379
90	480
100	505
110	750
120	860

Sumber: *Peraturan Dinas No. 10 Perusahaan Jawatan Kereta Api*

## Pembinaan Pemerintah

Pada dasarnya peran pemerintah dalam pembinaan perkeretaapian adalah:

- regulator, yakni menetapkan Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA) dan menetapkan tarif KA Kelas Ekonomi;
- pemilik prasarana (rel, sinyal, tel-

- kom, pintu perlintasan, stasiun)
- mengoperasikan prasarana; dan
- merawat prasarana

Sebagai salah pemilik prasarana, maka pemerintah perlu menerapkan program keselamatan di pintu perlintasan sebidang, meliputi penegakan



hukum, penyidikan (Polisi dan PPNS), pemeriksaan teknis perlintasan sebidang, peningkatan perlintasan sebidang menjadi tidak sebidang, pembangunan/pengadaan pintu perlintasan, evaluasi perlintasan sebidang dan peningkatan SDM pada perlintasan sebidang.

Dalam perkeretaapian ada sistem yang tidak boleh diabaikan, yakni kelaikan lokomotif, gerbong dan kereta, serta sistem prasarana yang mendukung beroperasinya kereta, seperti persinyalan, rel kereta, pendukung bantalan rel dan sumber daya manusia (Kompas, 2006). Masih kerap terjadinya kecelakaan KA, kesemuanya itu bermuara pada ketidakcukupan dana

**Tabel 6. Alokasi dana untuk perkeretaapian di Jawa Tengah**

Tahun	Blockrail (unit)	Warning system (unit)	Dana (Rp)
2005	15	15	1,8 miliar
2006	8	3	1,4 miliar
2007	5	-	760 juta
Total	28	18	3,96 miliar

Sumber: Dinas Perhubungan dan Telekomunikasi Provinsi Jawa Tengah



Lintas KA Ambarawa-Tuntang sebelum direnovasi. Sumber: Humas Daop 4 Semarang (2003)



Lintas KA Ambarawa-Tuntang setelah direnovasi. Sumber: Lab. Transportasi Unika Soegijapranata (2006)

untuk menjalankan perkeretaapian secara normal. Di sisi lain, PT. Kereta Api juga mengalami persoalan internal seperti halnya BUMN lainnya di Indonesia, yakni masih adanya KKN dan keterbatasan sumber daya manusia yang handal juga menjadi kendala untuk memajukan perkeretaapian. Kemudian, di dalam struktur organisasi pemerintah dalam Departemen Perhubungan, selama ini perkeretaapian hanya sebatas direktorat. Baru pada pertengahan tahun 2005 dipisah dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menjadi Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Melalui Ditjen Perkeretaapian, setidaknya pemerintah dapat melipatgandakan anggaran untuk menyamai pembangunan perkeretaapian

Keterlibatan pemerintah daerah untuk menuntaskan persoalan kecelakaan jalan raya di pintu perlintasan sangat diperlukan. Oleh sebab itu muncul Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Menteri Perhubungan dan Menteri Dalam Negeri No. KM 87 tahun 2004/No. 247 tahun 2004 tentang Perencanaan, Pembangunan, Pengadaan, Pengoperasian, Pemeliharaan dan Penghapusan Perlintasan Sebidang antara Jalur Kereta Api dengan Jalan. Tindak lanjut SKB itu berupa SE Mendagri No. 620/1561/III/Bangda tentang Petunjuk umum perencanaan, pembangunan, pengadaan, pengoperasian, pemeliharaan dan penghapusan perlintasan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan.

Di daerah, untuk menindaklanjuti SKB itu, sejak tahun 2005 Pemerintah Provinsi Jawa Tengah telah ikut serta dengan pengadaan *warning system* dan *blockrail* yang hasilnya dapat dilihat pada Tabel 6. Belum lagi beberapa kabupaten dan kota di Jawa Tengah juga telah melakukan upaya yang sama terhadap keberadaan pintu perlintasan di daerahnya. Sebelumnya di tahun 2003, Pemprov. Jawa Tengah juga turut serta memperbaiki prasarana KA lintas Ambarawa-Tuntang (6 kilometer) dengan dana Rp 600 juta. Dan tahun 2006 memperbaiki Stasiun Tuntang dengan dana Rp 200 juta.

## Menggugah Kepedulian



*Kecelakaan tabrakan  
antar KA Jabotabek di Ja-  
karta tahun 2005  
Sumber: Divisi Jabotabek  
PT. Kereta Api*



*KA Matarmaja anjlok (November 2006) dekat Stasiun Padas (Kab. Grobogan) di lintas Sema-  
rang-Solo. Sumber: Humas Daop 4 Semarang PT. Kereta Api*



*KA Parahyangan anjlok (30 September 2006) dekat Stasiun Karawang (Kab. Karawang) di lintas  
Cikampek-Jakarta. Sumber: Lab. Transportasi Unika Soegijapranata*

Keselamatan belum menjadi persoalan serius bagi pemerintah dan masyarakat Indonesia. Dengan kerapnya terjadi kecelakaan di sektor transportasi, semestinya perhatian pemerintah sebagai penyelenggara negara lebih serius lagi dan dapat berpikir cerdas dalam upaya menurunkan angka kecelakaan transportasi. Kesadaran masyarakat untuk tidak melakukan

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) harus menjabarkan dan menjelaskan pada publik setiap penyebab kecelakaan transportasi yang terjadi di negeri ini. Persoalan siapa yang bersalah adalah persoalan hukum yang wajib ditindaklanjuti setelah diketahui penyebabnya. Pemerintah wajib menindaklanjuti agar di masa mendatang tidak terulang lagi hal yang sama. Selama ini, masyarakat tidak pernah tahu apa penyebab terjadi suatu kecelakaan transportasi. Dapat diketahui, apabila KNKT diundang seminar dan baru diungkapkan beberapa penyebab kecelakaan transportasi. Sayangnya berita sudah berlalu, sehingga masyarakat sudah enggan atau sudah sulit menindaklanjutinya. Ada kesan ditutupi oleh pemerintah. Oleh sebab itu perlu ada format ulang sistem pelaporan oleh KNKT pada publik, bila perlu dapat dibentuk KNKT berdiri sendiri sebagai institusi independen. Dapat langsung di bawah presiden, tetapi tidak di bawah Departemen Perhubungan seperti selama ini terjadi.

Pendidikan usia dini di sekolah untuk mempercepat mengemalkan transportasi atau berlalu lintas yang berkualitas dapat diterapkan. Pembuatan taman lalu lintas yang dulu pernah ada di beberapa kota dapat dihidupkan kembali. Kerja sama dengan pihak swasta dalam hal pengadaannya dapat dilakukan oleh pemerintah daerah masing-masing. Taman lalu lintas dapat pula memberikan pendapatan bagi daerah itu.





## Penutup

Dari serangkaian tulisan di atas, maka bisa disimpulkan beberapa hal berikut ini.

a. Pemerintah melalui Direktorat Jenderal Perkeretapian (Departemen Perhubungan) tidak hanya mengejar pembangunan prasarana kereta api baik membangun rel ganda (*double track*) maupun menghidupkan lintas non operasional. Akan tetapi juga memikirkan untuk pengadaan sarana KA (lokomotif, kereta dan gerbong) yang usianya sudah



*KA Semberani vs KA Kertajaya (15 April 2006) dekat Stasiun Gubuk (Kab. Grobogan) di lintas Semarang-Surabaya*

Sumber: Lab. Transportasi Unika Soegijapranata



*KA Bengawan jatuh ke Kali Pager (16 Januari 2007) dekat Stasiun Purwokerto di lintas Purwokerto-Bumiayu*

Sumber: Kompas dan Koran Tempo

tua dalam rangka meningkatkan keselamatan penumpang KA.

b. Mekanisme PSO, IMO dan TAC perlu dilakukan perubahan transaksi pembayaran yang selama ini dibayarkan setelah operator mengangkat penumpang kelas ekonomi. Cara ini sangat mengganggu sistem keuangan pihak operator KA dalam mengelola perusahaannya. Apalagi pihak PT. Kereta Api sebagai operator yang dibebani tugas oleh pemerintah mengangkat penumpang KA kelas Ekonomi tidak menerima dana sebesar yang telah dikeluarkanya. Pembayaran di awal tahun berjalan dan manajemen terpisah di PT. Kereta Api perlu dilakukan. Selain itu perlu dilakukan evaluasi yang terencana dan terjadwal. Pemerintah daerah (provinsi dan kabupaten/kota) dapat diikutsertakan untuk memberikan subsidi bagi penumpang KA Ekonomi untuk lintas-lintas KA regional maupun KA lokal. Sedangkan lintas KA Ekonomi antar provinsi masih menjadi tanggungjawab pemerintah pusat.

c. Dana PSO yang belum dibayarkan pemerintah kepada PT. Kereta Api dari tahun 2000 hingga 2005 sebesar Rp 1.607, 35 triliun, perlu dijadwal ulang dan dipikirkan dalam bentuk apa dana itu dapat dikembalikan. Misalnya, membelikan lokomotif, kereta dan gerbong yang baru untuk menggantikan yang sudah tua dan tidak layak operasi lagi.

d. Secara intensif terus melakukan sosialisasi Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Menteri Perhubungan dan Menteri Dalam Negeri No. KM 87 tahun 2004/No. 247 tahun 2004 tentang Perencanaan, Pembangunan, Pengadaan, Pengoperasian, Pemeliharaan dan Penghapusan Perlintasan Sebidang antara Jalur Kereta Api dengan Jalan, terutama di kalangan anggota DPRD yang akan menyetujui anggaran di daerahnya.

e. Pendidikan usia dini terhadap kesadaran berlalu lintas mulai di agar disiplin berlalu lintas dapat meningkat, sehingga kecelakaan lalu lintas di pintu perlintasan KA dapat semakin berkurang.