

## **Pengenalan Keselamatan Perkeretaapian sejak Dini (Lokasi: SD Negeri Tebon 1 Magetan)**

**Hana Wardani Puruhita<sup>1</sup>, Sachiko M. Lestari<sup>2</sup>, Titiek Masdini Agustriana<sup>3</sup>,  
Adya Aghastya<sup>4</sup>, Santi Triwijaya<sup>5</sup>**

<sup>1,2,3,4,5</sup> Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun, Jl.Tirtaraya , Nambangan Lor, Manguharjo, Kota  
Madiun,Indonesia

Email : hana@ppi.ac.id, sachiko@ppi.ac.id, ina3.masdini8@gmail.com, adya@ppi.ac.id , santi@ppi.ac.id

---

### **ABSTRAK**

Berbagai kecelakaan yang melibatkan kereta api masih banyak terjadi di Indonesia, baik kecelakaan yang disebabkan karena infrastruktur perkeretaapian kurang memadai, faktor alam, maupun karena kelalaian manusia. Oleh karena itu, keselamatan perkeretaapian harus menjadi perhatian utama sehingga mampu mencerminkan bahwa Indonesia adalah Negara bertransportasi kereta api aman yang mampu memberikan nilai tambah sebagai elemen transportasi massal, serta meningkatkan daya saing pasar di sektor sosial dan ekonomi bagi pembangunan nasional kedepan. Tujuan pengabdian masyarakat mengenai peningkatan keselamatan perkeretaapian adalah pemahaman secara dini tentang pentingnya sistem keselamatan perkeretaapian, implementasi program sistem manajemen keselamatan, serta meningkatkan peran dan tanggung jawab masyarakat dalam manajemen keselamatan. Tahapan pelaksanaannya yaitu melakukan survei, menyusun dan mengirim surat ijin ke instansi terkait, menyiapkan materi sesuai tema dan bahan pendukung yang dibutuhkan, datang dan ijin terlebih dahulu, perkenalan, memberikan materi, dan penutupan, membagikan doorprize dan dokumen foto bersama, serta melakukan evaluasi tim. Kesimpulan dari pelaksanaan pengabdian masyarakat keselamatan perkeretaapian Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun adalah masyarakat paham terkait pentingnya keselamatan perkeretaapian, program sistem manajemen keselamatan perkeretaapian untuk masyarakat dapat terimplementasikan, serta meningkatnya peran dan tanggung jawab masyarakat dalam manajemen keselamatan perkeretaapian.

**Kata kunci:** keselamatan, perkeretaapian, kereta api,

### **A. Pendahuluan**

Sejalan dengan pengembangan operasi KA, jalur ganda serta peningkatan frekuensi baik untuk angkutan penumpang dan barang, maka perluantisipasi penanganan di pelintasan KA menekankan agar masyarakat ikut turut serta dalam meningkatkan keselamatan penyelenggaraan perkeretaapian. Berbagai kecelakaan yang melibatkan kereta api masih banyak terjadi di Indonesia, baik kecelakaan yang disebabkan karena kurang memadainya infrastruktur perkeretaapian, faktor alam maupun karena kelalaian manusia. Lebih jauh lagi, Keselamatan Perkeretaapian ini harus kita tempatkan untuk mampu mencerminkan bahwa Indonesia adalah Negara yang Transportasi Kereta apinya aman sehingga mampu memberikan

nilai tambah sebagai elemen transportasi massal yang mampu meningkatkan daya saing pasar di sektor sosial dan ekonomi bagi pembangunan nasional kita kedepan.

Acuan tertinggi penyelenggaraan perkeretaapian di Indonesia adalah Undang undang RI No 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Didalam UU tersebut, walaupun kegiatan Safety atau keselamatan tersirat, tetapi tidak tersurat dengan khusus seperti misalnya menjadi judul Bab ataupun pasal. Dari 19 Bab dan 218 pasal, UU Perkeretaapian ini tidak ada yang menyuratkan secara khusus penyelenggaraan pembinaan safety perkeretaapian. Bahkan di dalam pasal 13 ayat (2), Pembinaan perkeretaapian hanya meliputi fungsi Pengaturan, Pengendalian dan Pengawasan. Di dalam pasal 13 ayat (3), Safety hanya diwakili kata “selamat” (safe) pada kalimat sebagai berikut: “Arah pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, tertib dan teratur serta efisien “.

Berdasarkan paparan dalam rapat mengenai program keselamatan masing- masing sub sektor di lingkungan Kementerian Perhubungan bahwa disampaikan tingginya angka kecelakaan dalam perlintasan sebidang menjadi perhatian penuh dalam hal keselamatan perkeretaapian terhitung mulai tahun 2004-2017 (posisi terakhir bulan mei) terjadi 1111 data kecelakaan terdiri dari 392 meninggal dunia, 458 luka berat dan 261 luka ringan, dalam upaya pencegahan yang saat ini sudah dilakukan yaitu penutupan perlintasan sebidang saait ini sudah dilaksanakan di simpang senen dan pondok kopi, direncanakan akan ada pentupan terlebih perlintasan bidang tersebut sudah ada underpass / flyover. Paparan dari KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) menyampaikan bahwa:

1. Transport safety management terdiri dari 4 unsur yaitu pemerintah, masyarakat, operator dan produsen sarana/pabrikasi.
2. Tugas regulator (pemerintah) dalam keselamatan transportasi adalah sebagai berikut :
  - a. Menetapkan regulasi, kebijakan standar, norma dan prosedur keselamatan transportasi.
  - b. Melakukan pengendalian penyelenggaraan transportasi dengan melakukan sertifikasi, lisensi dan perijinan.
  - c. Melaksanakan pengawasan keselamatan transportai melalui kegiatan pemeriksaan audit dan monitoring termasuk melakukan tindakan korektif dan penegakkan hukum serta peningkatan kualitas sumber daya manusia transportasi.
3. Kewajiban regulator (pemerintah) dalam keselamatan transportasi yaitu Kementerian Perhubungan sebagai Pembina penyelenggaraan transportasi berkewajiban melakukan pembinaan transportasi melalui pengaturan, pengendalian dan pengawasan transportasi.
4. Operator sebagai penyelenggara transportasi, berkewajiban mematuhi dan mempertahankan pemenuhan regulasi, melaksanakan kebijakan, standar, norma dan prosedur keselamatan transportasi yang ditetapkan oleh regulator dan menjaga kinerja penyelenggara transportasinya.
5. Tugas dan kewajiban masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi dalam keselamatan transportasi menjaga sarana, prasarana dan fasilitas transportasi dengan tidak merusak, memindahkan dan menghilangkan alat yang telah disediakan regulator dan operator dan mematuhi serta tertib dalam bertransportasi.
6. Tugas dan kewajiban pabrikasi/produsen sarana /prasarana transportasi dalam keselamatan transportasi adalah:
  - a. Menghasilkan sarana/prasarana transportasi yang terjamin standar keselamatannya;

- b. Menggunakan teknologi sarana transportasi (utamakan dan iklankan keselamatannya);
- c. Perlengkapan / fasilitas keselamatan;
- d. Buku panduan penggunaan & perawatan.

Untuk memahami permasalahan-permasalahan yang ada, unit Penelitian dan Pengabdian Masyarakat Politeknik Perkeretaapian Indonesia melaksanakan Pengabdian kepada masyarakat berupa Pengabdian masyarakat Peningkatan Keselamatan Perkeretaapian.

Dasar hukum penyelenggaraan kegiatan pengabdian masyarakat peningkatan keselamatan perkeretaapian ini antara lain:

1. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1974; tentang Pokok-Pokok Kepegawaian dengan telah disempurnakan dengan Undang-Undang Nomor 43 Tahun 1999;
2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007; tentang Perkeretaapian;
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 52 Tahun 2007; Tentang Pendidikan dan Pelatihan Transportasi;
4. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 60 Tahun 2010; tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan;
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM. 30 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun; 3
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM. 43 Tahun 2019 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun;
7. Daftar Isian Kegiatan (DIPA) Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun Nomor: DIPA-022.12.1.526222/2020 kode MAK. 062 tentang Melaksanakan Kegiatan Pengabdian Masyarakat Diklat SDM Transportasi Darat
8. Surat Keputusan No 71/PPIM 2020 Tanggal 29 Januari 2020 tentang Penetapan tim penyelenggara, narasumber dan moderator dalam Pengabdian Masyarakat Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun 2020

Tujuan diadakan pengabdian masyarakat keselamatan perkeretaapian adalah:

1. Pemahaman secara dini tentang pentingnya sistem keselamatan perkeretaapian;
2. Implementasi program sistem manajemen keselamatan untuk masyarakat;
3. Meningkatkan peran dan tanggung jawab masyarakat dalam manajemen keselamatan.

Manfaat dari kegiatan pengabdian masyarakat keselamatan perkeretaapian yaitu:

1. Masyarakat paham akan pentingnya sistem keselamatan perkeretaapian.
2. Program sistem manajemen keselamatan perkeretaapian terimplementasi dengan baik.
3. Menambah kesadaran masyarakat terkait peran dan tanggung jawab dalam keselamatan perkeretaapian.

## **B. Metode / Tahapan Pelaksanaan**

1. Sasaran:

Pelaksanaan Pengabdian kepada Masyarakat dengan tema “Pengenalan Keselamatan Perkeretaapian sejak Dini” ini diadakan sebagai bentuk upaya mengenalkan sejak dini

bagaimana cara konsep keselamatan dari berbagai unsur perkeretaapian dengan sasaran yaitu anak-anak, sehingga dalam kehidupan sehari-hari yang biasa menemui hal-hal di bidang perkeretaapian misal perlintasan sebidang, anak-anak mampu berjaga diri dan mengerti rambu-rambu serta tata tertib yang harus mereka lakukan.

2. Tempat dan Jadwal Pelaksanaan:

Kegiatan Pengabdian kepada Masyarakat dilakukan di SD Negeri Tebon 1 Magetan pada tanggal 20 Februari 2020

3. Tahap Pelaksanaan:

- a. Melakukan survei untuk menentukan instansi yang akan dituju
- b. Menyusun dan mengirim surat ijin ke instansi terkait
- c. Menyiapkan materi sesuai tema dan bahan pendukung yang dibutuhkan
- d. Menyiapkan doorprise dan *reward* untuk audiens yang aktif
- e. Datang ke lokasi ontime dan ijin terlebih dahulu
- f. Perkenalan, memberikan materi, dan penutupan. Materi berisi tentang Aspek Hukum Perkeretaapian dan Perlintasan Sebidang dan Simbol dan Semboyan Perkeretaapian
- g. Membagikan doorprise dan dokumen foto Bersama
- h. Melakukan evaluasi tim

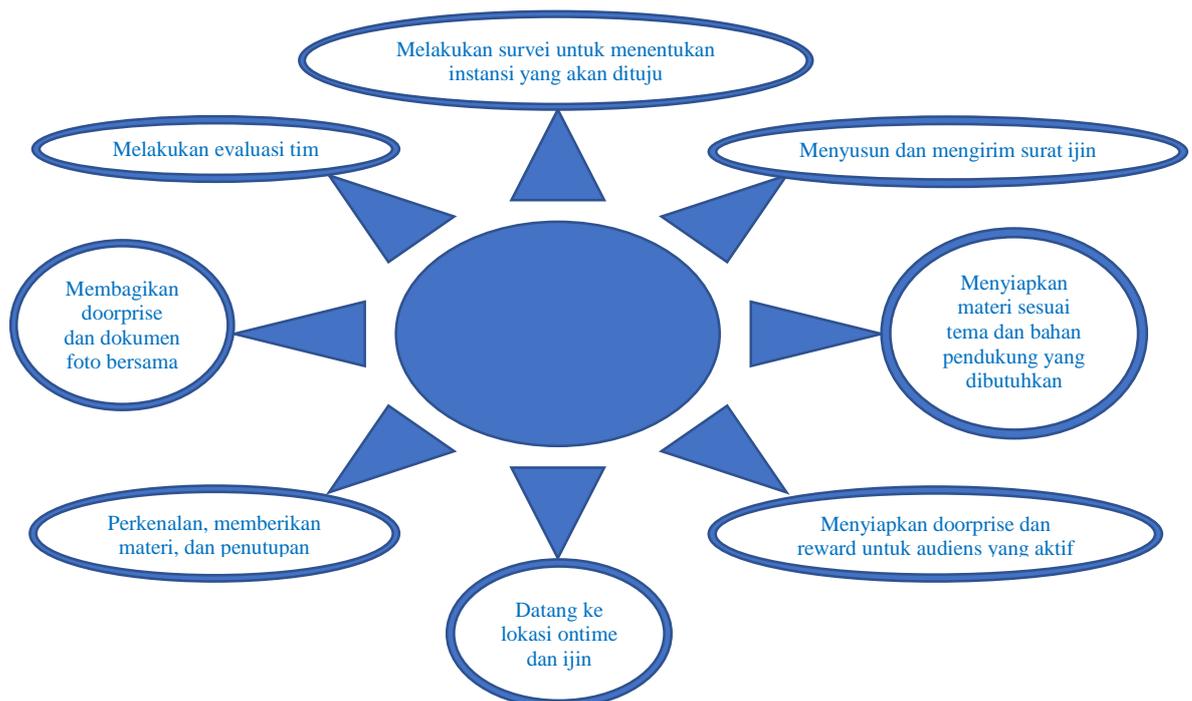
4. Bahan dan Alat Pendukung:

- a. Gambar semboyan perkeretaapian
- b. Gambar symbol-simbol perkeretaapian
- c. Gambar-gambar mengenai SDM perkeretaapian
- d. Hadiah-hadiah

5. Instrumen Evaluasi:

Tim melakukan evaluasi dengan melihat bagaimana respon anak-anak di SD Negeri Tebon 1 dalam memperhatikan, menjawab pertanyaan, bahkan memberikan feedback mengenai materi yang sudah diberikan. Apabila kurang, maka dilakukan perbaikan bahan dan materi.

6. Proses perencanaan dan strategi/metode:



### C. Hasil dan Pembahasan

#### a. Pembukaan

Acara dibuka oleh moderator Bapak Natriya yang kemudian dilanjutkan sambutan oleh Ibu Hana dan Bapak Adya selaku perwakilan dari Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun.

#### b. Materi

##### 1) Narasumber:

Ibu Hana dan Ibu Sachiko (Aspek Hukum Perkeretaapian)

Bapak Adya dan Ibu Titiek (Perlindungan Sebidang dan Simbol dan Semboyan Perkeretaapian)

##### 2) Moderator: Bapak Natriya

##### 3) Peserta: SDN Tebon 1 Magetan

Narasumber I: Ibu Hana dan Ibu Sachiko (Aspek Hukum Perkeretaapian)

Kereta api di Indonesia sudah ada sejak 138 tahun yang lalu, jaringan kereta api di Indonesia sebagian besar merupakan peninggalan jaman Belanda meliputi lintasan sepanjang 6.482 km yang tersebar di Jawa dan Sumatera, dimana 70% diantaranya terletak di antaranya terletak di pulau Jawa. Di Jawa terdapat tiga perlintasan utama, yaitu Jakarta-Bandung, Jakarta-Semarang- Surabaya (disebut lintas utara), dan Jakarta-Yogyakarta-Surabaya (disebut lintas selatan). Sedangkan di Sumatera terdapat tiga sub jaringan yang terpisah satu dan yang lain yakni sub jaringan Sumatera bagian utara, sub jaringan Sumatera bagian barat, dan sub jaringan Sumatera bagian selatan.[3] Pada kenyataannya banyaknya pintu perlintasan antara jalan kereta api dan jalan umum sarat dengan permasalahan yakni sering terjadi kecelakaan diperlintasan, yaitu berupa benturan antara kereta api dengan pengguna jalan umum yang akibatnya banyak jatuh korban dan timbul kerugian, baik bagi pihak pengguna jalan umum maupun pihak kereta api.

Kecelakaan diberbagai perlintasan pada umumnya disebabkan karena kelalaian para pengguna perlintasan dan atau minimnya kesadaran hukum masyarakat terhadap hukum berlalu lintas, yang berakibat persengketaan hukum antara pihak PT.(persero) Kereta Api Indonesia dengan pihak pengguna jalan umum. Dengan demikian akan timbul masalah dan pertanyaan bagaimanakah pertanggungjawaban badan penyelenggara yaitu PT (persero) Kereta Api Indonesia dalam peristiwa kecelakaan yang terjadi di pintu perlintasan yang melibatkan pihak lain yakni pengguna jalan umum dalam sarana pengangkutan kereta api.

Prinsip pertanggung jawaban dalam pengangkutan, dinyatakan bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, maka pengangkut dapat dibebaskan dari kewajiban membayar kerugian.[4]. Dikatakan tidak bersalah adalah tidak melakukan kelalaian, telah mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin untuk dihindari. Dalam berlalu lintas terdapat

seperangkat pranata hukum yang mengaturnya. Lalu lintas kereta api diberikan status keistimewaan dimaksudkan bahwa lalu lintas kereta api diperlakukan berbeda dan apabila perlu menyimpang dari aturan-aturan lalu lintas pada umumnya.[5]

Kereta api mempunyai kepentingan khusus yang harus didahulukan dan pengguna jalan umum tidak dibenarkan dan dilarang berada pada lokasi jalan kereta api pada saat kereta api lewat. Keberadaan dan penugasan penjaga perlintasan bukan untuk mengamankan pengguna jalan umum melainkan khusus mengamankan keselamatan kereta api berikut penumpang dan barang bawaan.[6]. Sepanjang jalur kereta api, pengelola jalan kereta api tidak diwajibkan untuk mengamankan pengguna jalan umum pada kawasan tersebut, sejak berlangsungnya pengangkutan kereta api, tanah dan sarana perjalanan kereta api yang dibangun di atasnya dengan hak penguasaan, hak pemanfaatan, hak penggunaan, hak pemilikan ataupun delegasi wewenang tertentu, merupakan sistem yang utuh, menyeluruh dan tidak terhalang oleh hak-hak lain. Sistem pengelolaan jalur perjalanan kereta api bersifat utuh, tidak terpenggal-penggal, otonom dan mandiri.[7]

Kereta Api sebagai alat pengangkutan darat merupakan pendorong dan penggerak pembangunan nasional demi meningkatkan kesejahteraan rakyat. Usaha perkeretaapian dikuasai oleh pemerintah dan pelaksanaannya diserahkan kepada badan penyelenggara yang dibentuk untuk itu. Badan penyelenggara usaha perkeretaapian adalah PT.(Persero) Kereta Api Indonesia yang berada di bawah Departemen Perhubungan.

Bentuk Tanggung jawab kepada pengguna jasa pelayanan pengangkutan adalah memberi ganti kerugian, mengenai ganti kerugian berupa pemberian asuransi oleh pihak Jasa Raharja secara tanggung renteng karena PT. (Persero) Kereta Api Indonesia wajib mengasuransikan pengguna jasa pelayanan pengangkutan Kereta Api, Apabila memang terbukti bahwa kesalahan berada dipihaknya.

Banyak kasus kecelakaan antara kereta api dengan pengguna jalan yang terjadi, sebagian besar karena kelalaian penjaga pintu perlintasan. Terlepas dari kelalaian atau tidak penjaga pintu perlintasan, keberadaan palang pintu perlintasan hakekatnya merupakan kebutuhan internal pengelolaan jalur perjalanan kereta api, yang semata-mata sebagai sarana untuk melindungi dan mengamankan perjalanan kereta api dan bukan sebagai pengaman pengguna jalan.

Narasumber II: Bapak Adya, Ibu Titiek, Ibu Santi (Perlintasan Sebidang dan Simbol dan Semboyan Perkeretaapian)

Jalan perlintasan adalah perpotongan sebidang antara jalur rel yang dipergunakan untuk perjalanan kereta api dengan jalur yang dipergunakan untuk lalu lintas kendaraan jalan raya. Jenis perlintasan secara hukum dibagi atas 2 jenis yaitu: Perlintasan resmi adalah perlintasan sebidang yang keberadaannya telah memiliki syarat-syarat dan ketentuan hukum sesuai Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Perlintasan tidak resmi adalah perlintasan sebidang yang keberadaannya belum / tidak memiliki syarat-syarat dan ketentuan hukum sesuai Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

UU Nomor 23 Tahun 2007:

Pasal 91

1. Perpotongan antara jalur kereta api dan jalan dibuat tidak sebidang.
2. Pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya dapat dilakukan dengan tetap menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dan lalu lintas jalan.

Pasal 92

1. Pembangunan jalan, ( ..... dst) sebagaimana dimaksud dalam pasal 91 ayat (2) harus dilaksanakan dengan ketentuan untuk kepentingan umum dan tidak membahayakan keselamatan perjalanan kereta api.
2. Pembangunan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib mendapat ijin dari pemilik prasarana perkeretaapian.
3. Pembangunan, pengoperasian, perawatan dan keselamatan perpotongan jalur kereta api dan jalan menjadi tanggung jawab pemegang ijin.

Pasal 93

Pemanfaatan tanah pada ruang milik jalur kereta api untuk perpotongan atau persinggungan dikenakan biaya oleh pemilik prasarana perkeretaapian.

Jalan perlintasan dipandang dari sudut pengamanan dibagi atas 3 jenis, yaitu:

1. Perlintasan dijaga dilengkapi rambu-rambu lalu lintas dan alat bantu pengamanan berupa peralatan “elektrik manual operated” yang dioperasikan oleh seorang pegawai yang ditunjuk, memenuhi syarat untuk melakukan pekerjaan tersebut serta memiliki tanda kecakapan.
2. Perlintasan tidak dijaga dilengkapi dengan rambu-rambu lalu lintas dan alat bantu pengamanan berupa peralatan “elektrik automatic operated” atau “automatic train warning”. Peralatan tersebut bekerja secara otomatis berdasarkan posisi kereta api yang akan melintas sehingga tidak diperlukan pegawai yang mengoperasikannya.
3. Perlintasan tidak dijaga dan dilengkapi rambu-rambu lalu lintas namun tidak dilengkapi alat bantu pengamanan jenis apapun.

Saat ini terdapat beberapa jenis pintu perlintasan dipandang dari 2 sudut tersebut, yaitu:

1. Perlintasan resmi, dijaga dan dilengkapi rambu dan alat bantu pengamanan
2. Perlintasan resmi, tidak dijaga namun dilengkapi rambu dan alat bantu pengamanan
3. Perlintasan tidak resmi, tidak dijaga dilengkapi rambu dan alat bantu pengamanan
4. Perlintasan tidak resmi, tidak dijaga, dilengkapi rambu namun tidak dilengkapi alat bantu pengamanan
5. Perlintasan tidak resmi, tidak dijaga, tidak dilengkapi rambu dan tidak dilengkapi alat bantu pengamanan biasanya disebut perlintasan liar.

Sesuai amanat Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian pada pasal 94 disebutkan pintu perlintasan tidak resmi atau yang tidak memiliki ijin

harus ditutup oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah. Perlintasan dimaksud adalah jenis pintu perlintasan yang disebutkan dalam poin 3, 4 dan 5 tersebut di atas, namun sejak UU tersebut diundangkan dan diberlakukan belum satupun perlintasan tidak resmi yang ditutup oleh Pemerintah atau pemerintah Daerah.

UU Nomor 23 Tahun 2007 Pasal 94:

1. Untuk keselamatan perjalanan kereta api dan pemakai jalan, perlintasan sebidang yang tidak mempunyai ijin harus ditutup.
2. Penutupan perlintasan sebidang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah.

PT KA pernah melakukan inisiatif untuk melakukan penutupan beberapa perlintasan yang tidak memiliki ijin dan dianggap rawan kecelakaan, namun selalu mendapat protes dari masyarakat sekitar perlintasan tersebut dengan alasan menghambat akses jalan pintas. Pagar batas yang susah payah dibangun untuk memblok agar kendaraan jalan raya tidak melintas dibongkar kembali oleh masyarakat. Bahkan pernah terjadi protes ini didukung oleh aparat desa setempat karena belum memahami pasal-pasal yang diamanatkan dalam UU Nomor 23 Tahun 2007. Jika kemudian terjadi kecelakaan yang terjadi di titik perlintasan tersebut maka masyarakat umumnya menyalahkan PT KA karena tidak menyediakan penjaga, melengkapi rambu dan memasang alat bantu pengamanan. Biasanya PT KA lebih sering berada di pihak yang disalahkan dan dikalahkan.

Penerapan pasal 124 dari UU 23 Tahun 2007 yang berbunyi “Pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api” seakan-akan tidak berjalan. Seharusnya pengendara jalan raya harus memastikan dan jika perlu berhenti sebentar untuk memastikan apakah pada saat yang bersamaan ada kereta api yang akan lewat. Jika pada saat bersamaan itu ada kereta api yang akan lewat maka kendaraan harus menunggu hingga kereta api lewat terlebih dulu. Upaya memastikan atau berhenti sebentar untuk memastikan kereta api akan lewat tersebut menjadi kewajiban pengendara jalan raya untuk keselamatan jiwanya sendiri dan orang lain yang menjadi tanggung jawabnya saat itu, baik pada perlintasan dijaga maupun tidak dijaga. Penjaga perlintasan tidak memiliki kewajiban dan tanggung jawab menjaga keselamatan pengendara jalan raya, namun hanya berkewajiban serta bertanggung jawab atas keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api.

Alat bantu pengamanan yang dipasang pada perlintasan dimaksudkan untuk menjaga keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dari kemungkinan terjadinya kecelakaan di perlintasan.

Pada prinsipnya jika pada suatu titik di sepanjang jalur jalan rel dimana dianggap bahwa titik tersebut tidak berpotensi menimbulkan kecelakaan yang mengganggu keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api maka di titik tersebut tidak perlu ditempatkan pegawai untuk menjaganya. Menempatkan pegawai pada suatu titik artinya menambah pengeluaran biaya untuk menggaji pegawai tersebut sedangkan pegawai yang ditempatkan pada suatu tempat dimana tugas pokok yang bersangkutan tidak berkaitan dengan misi dan tugas utama perusahaan adalah suatu pemborosan.

Perlindungan sebidang tidak hanya merupakan titik rawan kecelakaan bagi kereta api tetapi merupakan titik rawan kecelakaan jalan raya maka keselamatan, keamanan dan kelancaran di perlindungan seharusnya menjadi kewajiban tanggung jawab instansi-instansi terkait lainnya antara lain Kepolisian, Dinas Perhubungan setempat atau Walikota / Bupati setempat untuk hal-hal yang berkaitan dengan tugas pokoknya masing-masing. Penanganan keselamatan di perlindungan sebidang memang sudah saatnya ditangani bersama untuk mencari solusi terbaik yang dapat dilakukan, bukan bertindak “cuci tangan” dan saling melempar tanggung jawab ketika kecelakaan terjadi di perlindungan sebidang. Peraturan tentang tanggung jawab keselamatan di perlindungan sebidang sudah semakin jelas maka saatnya dibutuhkan “legowo” dan “willing” untuk duduk bersama membahas tugas masing-masing pihak demi keselamatan pengguna jasa kereta api dan pengguna jasa jalan raya serta masyarakat pada umumnya.

Semboyan kereta api adalah semboyan atau pesan bermakna yang berfungsi untuk memberikan isyarat berupa semboyan tangan, tetap, suara, bentuk, warna atau cahaya yang ditempatkan pada suatu tempat tertentu dan memberikan isyarat dengan arti tertentu untuk mengatur dan mengontrol pengoperasian kereta api. Semboyan kereta api bisa berupa: perintah atau larangan yang diperagakan melalui petugas/orang, atau alat berupa wujud, warna, atau bunyi meliputi isyarat, sinyal, dan tanda. Pemberitahuan tentang kondisi jalur, pembeda, batas, dan petunjuk tertentu yang ditunjukkan melalui marka.

1. Semboyan 1 mengisyaratkan bahwa jalur yang akan dilewati oleh kereta api berstatus aman, kereta api boleh berjalan seperti biasa dengan kecepatan yang telah ditetapkan dalam peraturan perjalanan.
2. Semboyan 2 adalah semboyan sementara sebagai tanda pembatas kecepatan yang mengisyaratkan bahwa jalur kereta api yang akan dilewati berstatus kurang aman, atau kereta api berjalan dengan kecepatan yang tidak melebihi batas kecepatan yang ditunjukkan demi keselamatan.
3. Semboyan 2A adalah semboyan sementara yang berupa satu bendera hijau atau satu rambu berbentuk bulat yang berwarna hijau yang mengisyaratkan bahwa jalur kereta api yang akan dilewati berstatus kurang aman, kereta api yang melewatinya harus berhati-hati dengan pembatasan kecepatan maksimal 40 kilometer per jam.
4. Semboyan 2A1 adalah semboyan sementara sebagai isyarat berjalan hati-hati, yakni kereta rel listrik/lokomotif listrik diperbolehkan melewati bagian jaringan listrik aliran atas yang dilindungi dengan kecepatan tidak diperbolehkan lebih dari 40 km/jam.
5. Semboyan 2B adalah semboyan sementara yang berupa dua bendera hijau atau dua rambu berbentuk bulat yang berwarna hijau, atau petugas yang membawa lampu yang direntangkan sejajar dada yang mengisyaratkan bahwa jalur kereta api yang akan dilewati berstatus kurang aman, kereta api yang melewatinya harus berhati-hati dengan pembatasan kecepatan maksimal 20 kilometer per jam.
6. Semboyan 2B1 adalah semboyan sementara sebagai isyarat berjalan hati-hati, kereta rel listrik/lokomotif listrik diperbolehkan melewati bagian jaringan listrik

aliran atas yang dilindungi dengan kecepatan tidak diperbolehkan lebih dari 20 km/jam.

7. Semboyan 2C adalah semboyan sementara yang berupa petugas yang membawa bendera hijau atau lampu semboyan yang diayun-ayunkan yang mengisyaratkan bahwa jalur kereta api yang akan dilewati berstatus kurang aman, kereta api yang melewatinya harus berhati-hati dengan pembatasan kecepatan maksimal 5 kilometer per jam.
8. Semboyan 4A adalah semboyan sementara yang berupa petugas membawa papan persegi panjang berwarna kuning dan bergaris pinggir hijau dengan kedua tangan dan diletakkan di atas kepala. Semboyan 4A mengisyaratkan kereta api berjalan hati-hati melewati sinyal masuk yang menunjukkan indikasi berhenti atau melewati batas berhenti jalur kiri pada jalur ganda.
9. Semboyan 8 adalah semboyan tetap yang berupa 2 (dua) papan logam besar berwarna putih masing-masing bertiang dua yang ditegakkan di sisi jalan rel sebelah kanan arah kedatangan KA, berjajar berurutan pada jarak 30 m dengan posisi menyerong dan mudah terlihat dan menimbulkan gema/pantulan suara lokomotif saat KA lewat.

c. Penutup

Acara ditutup setelah penyerahan doorprize kepada para peserta pengabdian masyarakat dan dilakukan dokumentasi foto bersama

d. Dokumentasi



Gambar 1. Pembukaan pengabdian masyarakat keselamatan perkeretaapiian oleh Moderator



Gambar 2. Sambutan dan penyampaian materi pengabdian masyarakat keselamatan perkeretaapian



Gambar 3. Penyerahan Doorprize ke peserta pengabdian masyarakat



Gambar 4. Peserta pengabdian masyarakat

#### **D. Simpulan**

Kesimpulan yang diperoleh dari pelaksanaan pengabdian masyarakat keselamatan perkeretaapian Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun adalah sebagai berikut :

1. Masyarakat paham terkait pentingnya keselamatan perkeretaapian.
2. Program sistem manajemen keselamatan perkeretaapian untuk masyarakat dapat terimplementasikan.
3. Meningkatnya peran dan tanggung jawab masyarakat dalam manajemen keselamatan perkeretaapian.

Saran pelaksanaan Pengabdian Masyarakat mengenai keselamatan perkeretaapian Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun adalah sebagai berikut

1. Sasaran pengabdian masyarakat peningkatan keselamatan perkeretaapian dapat diperluas ke semua lapisan masyarakat.
2. Update terkait sistem keselamatan perkeretaapian perlu dilakukan untuk pemutakhiran materi pengabdian masyarakat.
3. Dukungan dari semua pihak sangat dibutuhkan dalam upaya peningkatan kegiatan pengabdian
- 4.

#### **E. Ucapan Terima Kasih**

Terimakasih kepada Kepala Sekolah, Guru-guru, serta para siswa SD Negeri Tebon 1 Magetan yang telah mengikuti kegiatan Pengabdian kepada Masyarakat dengan penuh semangat dan antusias, sehingga serangkaian pelaksanaan kegiatan dapat dilaksanakan dengan

sukses dan sukacita. Terimakasih juga kami sampaikan kepada PPI Madiun yang telah memberikan sumber dana atas kegiatan ini sehingga kami dapat memberikan feedback berupa laporan hasil pada jurnal ini serta berkontribusi dalam memberikan penghargaan dan doorprize kepada murid-murid di SD Negeri Tebon 1 Magetan.

## **F. Daftar Referensi**

1. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007; tentang Perkeretaapian;
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 52 Tahun 2007; Tentang Pendidikan dan Pelatihan Transportasi;
3. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 60 Tahun 2010; tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan;
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM. 30 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun; 3
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM. 43 Tahun 2019 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun;
10. Daftar Isian Kegiatan (DIPA) Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun Nomor : DIPA DIPA -022.12.1.526222/2020 kode MAK. 062 tentang Melaksanakan Kegiatan Pengabdian Masyarakat Diklat SDM Transportasi Darat Kode A. Pengabdian Masyarakat dan Penyuluhan.
11. Surat Keputusan No 71/PPIM 2020 Tanggal 29 Januari 2020 tentang Penetapan tim penyelenggara, narasumber dan moderator dalam Pengabdian Masyarakat Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun 2020
12. Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Kereta Api.
13. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian