

# SOSIALISASI PENINGKATAN KESELAMATAN PERLINTASAN SEBIDANG KEPADA PARA PEGIAT MEDIA SOSIAL DI TULUNGAGUNG

Mariana Diah P<sup>1</sup>, Fathurrozi  
Winjaya<sup>1</sup>, Adi Wicaksono<sup>2</sup>

<sup>1</sup>)Teknologi Elektronika  
Perkeretaapian, Politeknik  
Perkeretaapian Indonesia Madiun  
<sup>2</sup>) Pemerintah Kota Kediri

Article history

Received : 22 September 2022

Revised : 26 September 2022

Accepted : 5 Oktober 2022

\*Corresponding author  
Email : mariana@ppi.ac.id

## Abstraksi

Kecelakaan kereta api sering kali menghiasi halaman media mainstream maupun media sosial. Terdapat beberapa penyebab masih tingginya kecelakaan di perlintasan sebidang ini. Menurut Manager Humas PT KAI (Persero) Daop 7 Madiun, Ixfan Hendriwintoko, kecelakaan ini mengindikasikan pengemudi tidak patuh terhadap rambu dan peraturan yang telah tersedia (Surabaya.liputan6.com, 2020). Sosialisasi melalui media sosial menjadi langkah paling efektif untuk menyampaikan informasi. Termasuk aturan mengenai perjalanan kereta api. Namun, tidak semua akun memiliki keterjangkauan tinggi kepada netizen. Akun dengan follower maupun subscriber banyak yang dimiliki oleh para pegiat media sosial lah yang memiliki keterjangkauan tinggi.

Keselamatan berlalu lintas akan terus menjadi isu penting. Bahkan menjadi salah satu target Sustainable Development Goals (SDGs). Untuk itu, meningkatkan pemahaman aturan menjadi solusi efektif untuk menekan kecelakaan khususnya di perlintasan sebidang. Salah satunya melalui Sosialisasi Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Kepada Para Pegiat Media Sosial di Tulungagung. Dari hasil evaluasi menunjukkan peningkatan rata-rata nilai dari post test terhadap pre test. Hasil Uji T berpasangan menunjukkan nilai signifikansi (p-value) atau Sig. (2-tailed) kurang dari  $\alpha$  (0,05) atau 0.000. Artinya rata-rata nilai test berbeda sebelum dan sesudah sosialisasi. Kesimpulannya sosialisasi berdampak pada tingkat pemahaman para peserta.

Kata Kunci: perlintasan sebidang, keselamatan, media sosial, sosialisasi

## Abstract

Train accidents often grace the pages of mainstream media and social media. There are several reasons for the high number of accidents at this level crossing. According to the Public Relations Manager of PT KAI (Persero) Daop 7 Madiun, Ixfan Hendriwintoko, this accident indicated that the driver did not comply with the signs and regulations that were available (Surabaya.liputan6.com, 2020). Socialization through social media is the most effective step to convey information. Including the rules of railway. However, not all accounts have high affordability to netizens. Accounts with many followers and subscribers owned by social media activists have high affordability.

Traffic safety will continue to be an important issue. It has even become one of the targets of the Sustainable Development Goals (SDGs). For this reason, increasing understanding of the rules is an effective solution to reduce accidents, especially at level crossings. One of them is through the Socialization of Increased Level Crossing Safety to Social Media Activists in Tulungagung. From the evaluation results showed an increase in the average value of the post test to the pre test. Paired T-test results show a significance value (p-value) or Sig. (2-tailed) is less than (0,05) or 0.000. This means that the average test scores are different before and after socialization. In conclusion, socialization has an impact on the level of understanding of the participants

Keywords: level crossing, safety, social media, socialization

© 2022 Some rights reserved

## PENDAHULUAN

Berita yang mengabarkan kecelakaan kereta api sering kali menghiasi halaman media *mainstream* maupun media sosial. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) mendefinisikan kecelakaan kereta api sebagai segala kecelakaan pada jalur kereta api yang merupakan gangguan atau membahayakan keamanan perjalanan kereta api atau membahayakan keselamatan orang yang disebabkan oleh karena gerak kereta api yang mengakibatkan kegagalan operasi kereta api.

Sedangkan Peraturan Dinas Nomor 23 tentang Gangguan Operasional Kereta Api membagi kecelakaan kereta api menjadi dua jenis, yaitu kecelakaan kereta api (KKA) dan non kecelakaan kereta api (NKKA). Untuk kecelakaan kereta api meliputi tabrakan antar kereta api, kereta api terguling, kereta api anjlok, dan kereta api terbakar. Sedangkan untuk non kecelakaan kereta api contohnya adalah kecelakaan yang ada di perlintasan sebidang (KAI, 2017).

Vice President PT KAI, Joni Martinus menyampaikan PT Kereta Api Indonesia (KAI) mencatat 198 kecelakaan telah terjadi di perlintasan sebidang. Terhitung sejak awal tahun 2020 hingga awal bulan Oktober 2020. Sebanyak 173 kasus kecelakaan terjadi pada perlintasan yang tidak dijaga. Sementara itu, 25 kecelakaan terjadi pada perlintasan yang dijaga. Seluruh kasus kecelakaan tersebut mengakibatkan sedikitnya 44 orang meninggal dunia, 44 orang luka berat, dan 64 orang luka ringan. (Liputan6.com, 2020).



Sumber: Antaranews Jatim, 2021

Gambar 1 Kecelakaan di Perlintasan Sebidang Pada Daop 7 KAI

Menurut Manager Humas PT KAI (Persero) Daop 7 Madiun, Ixfan Hendriwintoko, kecelakaan ini mengindikasikan pengemudi tidak patuh terhadap rambu dan peraturan yang telah tersedia (Surabaya.liputan6.com, 2020). Sedangkan Hendra Wahyono Vice President Daop 7 Madiun berpendapat bahwa kecelakaan diakibatkan kurang tertibnya pengendara saat melewati pintu perlintasan KA (Suarasurabaya.net, 2021).

Direktur Keselamatan Ditjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan Zamrides pada tahun 2019 menyebutkan, ada empat faktor yang bisa menjadi penyebab kecelakaan di perlintasan sebidang kereta api. Pertama, pengguna jalan tidak disiplin dalam mematuhi peraturan berlalu lintas di perlintasan sebidang. Kedua, pengguna jalan kurang sabar menghadapi antrian panjang/kemacetan di saat akan melewati perlintasan sebidang. Ketiga, masih minimnya fasilitas keselamatan seperti tidak adanya palang pintu perlintasan, tidak ada rambu/ tanda dan marka serta pita kejut (polisi tidur) di perlintasan sebidang. Keempat, kecelakaan juga terjadi pada bukan warga setempat, karena tidak memahami situasi bahwa pada daerah yang dilewati ada perlintasan sebidang kereta api.

Keempat faktor di atas terjadi karena kurangnya pemahaman masyarakat sebagai pengguna jalan terhadap aturan perjalanan kereta api. Perlu sosialisasi aturan perjalanan kereta api yang lebih massif lagi kepada masyarakat. Apalagi di era digital seperti saat ini, komunikasi bisa melalui banyak kanal. Hootsuite pada bulan Februari 2022 merilis data terbaru pengguna internet dan media sosial Tahun 2022 di dunia. Hasil survey menunjukkan jumlah total populasi manusia di dunia sebanyak 7,91 Milyar. Angka ini naik 1% dibanding populasi tahun lalu yang berjumlah 7,83 milyar. Jumlah perangkat *mobile* yang terhubung juga mengalami kenaikan dibanding tahun sebelumnya. Pada Februari 2022, terdapat 8,28 milyar perangkat yang terhubung. Tumbuh 2,9% dari tahun 2021 di mana berjumlah 5,22 milyar. Pengguna Internet pun juga tumbuh. Tahun ini terdapat 4,95 milyar pengguna internet, angka ini naik 4% dibanding tahun 2021 yang berjumlah 4,66 milyar. Peningkatan signifikan pada pengguna media sosial aktif yaitu sebesar 10,1% dibanding tahun 2021. Tahun 2022, terdapat 4,62 milyar media sosial aktif di dunia.

Data di Indonesia pun juga tumbuh seiring data dunia. Total Populasi atau jumlah penduduk Indonesia sejumlah 277,7 juta jiwa. Angka ini tumbuh 1% dibanding tahun 2021 yang berjumlah 274,9 juta. Jumlah perangkat *mobile* yang terhubung pada tahun 2022 berjumlah 370,1 juta. Pada tahun 2021 jumlahnya 345,3

juta. Artinya angka ini naik 3,6%. Pertumbuhan perangkat *mobile* juga dibarengi dengan kenaikan pengguna internet. Pada tahun 2022, terdapat 204,7 juta pengguna internet. Pada tahun lalu, pengguna internet tercatat 202,6 juta atau naik 1%. Pandemi yang membatasi pergerakan manusia, mendorong pertumbuhan pengguna media sosial aktif. Pada tahun 2022, terdapat 191,4 juta pengguna. Padahal tahun lalu, "hanya" terdapat 170 juta. Kenaikan yang tercatat sebesar 12,6% merupakan angka yang cukup signifikan.

Hootsuite menambahkan, dalam satu hari rata-rata masyarakat Indonesia menggunakan internet selama 8 jam, 36 menit. Mayoritas waktu penggunaan internet digunakan untuk mengakses media sosial melalui perangkat apa pun yaitu 3 jam 17 menit. Sedangkan dari sisi tujuan, sebanyak 80,1% menggunakan internet untuk menemukan informasi. Melihat fakta di atas, sosialisasi melalui media sosial rasanya menjadi langkah paling efektif untuk menyampaikan informasi. Termasuk aturan mengenai perjalanan kereta api. Namun, tidak semua akun memiliki keterjangkauan tinggi kepada *netizen*. Akun dengan *follower* maupun *subscriber* banyaklah yang memiliki keterjangkauan yang tinggi. Akun ini biasanya dimiliki oleh para pegiat media sosial.

Keselamatan akan terus menjadi isu penting. Apalagi keselamatan berlalu lintas menjadi salah satu target Sustainable Development Goals (SDGs). Pertumbuhan kendaraan juga tidak bisa dibendung seiring pertumbuhan penduduk. Kebijakan transportasi massal juga belum menunjukkan sinyal optimal. Untuk itu, meningkatkan pemahaman aturan menjadi solusi efektif untuk menekan kecelakaan khususnya di perlintasan sebidang. Baik melalui media sosial maupun media lain.

## METODE PELAKSANAAN

Metode Pelaksanaan yang akan digunakan dalam Program Pengabdian Masyarakat ini adalah Sosialisasi Keselamatan Perlintasan Sebidang Kepada Para Pegiat Media Sosial di Tulungagung. Sosialisasi ini dilaksanakan mengingat pentingnya keamanan dan keselamatan khususnya pengguna jalan di perlintasan sebidang kereta api. Di era komunikasi interaktif dan digital seperti saat ini, penyampaian informasi yang paling efektif adalah melalui media sosial. Keberadaan influencer menjadi tokoh kuncinya. Masyarakat pengguna internet menjadikan para influencer sebagai role model, sehingga informasi yang mereka sampaikan lebih mudah dipahami dan memiliki jangkauan lebih luas. Sosialisasi dilaksanakan pada 29 Januari 2022 di REPUBLIK DENDY CAFÉ yang beralamat di Jl. Ir. Soekarno Hatta No.A9, Kutoanyar, Kec. Tulungagung, Kabupaten Tulungagung, Jawa Timur. Pegiat media sosial yang mengikuti sosialisasi ini berjumlah 25 akun.

## PEMBAHASAN

Dasar pelaksanaan pada perlintasan sebidang adalah Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian. Dalam peraturan ini dijelaskan bahwa Perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi memiliki karakteristik dan keunggulan khusus terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut, baik penumpang maupun barang secara masal, hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan yang tinggi, dan tingkat pencemaran yang rendah serta lebih efisien untuk angkutan jarak jauh dan untuk daerah yang padat lalu lintasnya seperti angkutan perkotaan. Dengan keunggulan dan karakteristik perkeretaapian tersebut, maka peran perkeretaapian perlu lebih dimanfaatkan dalam upaya pengembangan sistem transportasi nasional secara terpadu.



**Gambar 2** Sosialisasi Peraturan Pada Perlintasan Sebidang

Agar transportasi ini memiliki tingkat keselamatan yang tinggi, khususnya menekan kecelakaan dengan moda transportasi lain, maka harus diatur bagaimana seharusnya perlintasan sebidang yang merupakan titik

pertemuan antara kereta api dengan moda transportasi lain. Seperti halnya pada pasal 74, Pembangunan jalan, jalur kereta api khusus, terusan, saluran air, dan/atau prasarana lain yang memerlukan persambungan, dan perpotongan dan/atau persinggungan dengan jalur kereta api umum harus dilaksanakan dengan ketentuan untuk kepentingan umum dan tidak membahayakan keselamatan perjalanan kereta api.

Pada pasal tersebut secara tersirat menyebutkan bahwa demi menjaga keselamatan perjalanan, persinggungan dengan jalur kereta api harus diatur dengan ketat. Bahkan pada pasal 77 menyebutkan perpotongan sebidang hanya dapat dilakukan apabila letak geografis yang tidak memungkinkan membangun perpotongan tidak sebidang. Selain itu tidak membahayakan dan mengganggu kelancaran operasi kereta api dan lalu lintas jalan dan pada jalur tunggal dengan frekuensi dan kecepatan kereta api rendah.



**Gambar 3** Para Pegiat Media Sosial Peserta Sosialisasi Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang

Untuk menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dan lalu lintas jalan, perpotongan sebidang harus memenuhi persyaratan memenuhi pandangan bebas masinis dan pengguna lalu lintas jalan. Selain itu dilengkapi rambu-rambu lalu lintas jalan dan peralatan persinyalan, dibatasi hanya pada jalan kelas III (tiga) dan memenuhi standar spesifikasi teknis perpotongan sebidang yang ditetapkan oleh Menteri. Perpotongan sebidang ini bersifat sementara dan harus dibuat menjadi perpotongan tidak sebidang apabila salah satu persyaratan tidak dipenuhi. Juga frekuensi dan kecepatan kereta api tinggi dan/atau frekuensi dan kecepatan lalu lintas jalan tinggi. Tingginya frekwensi dan kecepatan kereta api otomatis meningkatkan resiko kecelakaan pada perlintasan sebidang. Pada pasal 78, mengatur mengenai kewajiban pengendara lain saat di perlintasan sebidang. Sebagai tujuan untuk melindungi keselamatan dan kelancaran pengoperasian kereta api pada perpotongan sebidang, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api.

Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api. Pasal 110 juga menyebutkan kewajiban pengguna jalan lain saat di perlintasan sebidang. Disebutkan pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan yang selanjutnya disebut dengan perpotongan sebidang yang digunakan untuk lalu lintas umum atau lalu lintas khusus, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api. Selain itu pemakai jalan wajib mematuhi semua rambu-rambu jalan di perpotongan sebidang.

Ditambahkannya lagi, apabila terjadi pelanggaran sebagaimana dimaksud di atas yang menyebabkan kecelakaan, maka hal ini bukan merupakan kecelakaan perkeretaapian. Diingatkan lagi, pintu perlintasan pada perpotongan sebidang berfungsi untuk mengamankan perjalanan kereta api. Artinya bukan sebagai pintu pengamanan pengguna jalan.



**Gambar 4** Sesi Diskusi Pada Sosialisasi Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan lebih detail menjelaskan kewajiban pengguna jalan. Pada pasal 114, pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan Jalan, Pengemudi kendaraan wajib berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/ atau ada isyarat lain. Pengendara harus mendahulukan kereta api dan memberikan hak utama kepada Kendaraan yang lebih dahulu.

Dalam sosialisasi ini, nampak para pegiat media sosial begitu antusias dengan topik ini. Mengingat beberapa waktu lalu, di Tulungagung beberapa kali terjadi kendaraan ditemper Kereta Api di perlintasan sebidang. Banyak sekali korban jiwa akibat kejadian di perlintasan sebidang ini. Beberapa peserta aktif bertanya dan memberikan masukan agar kecelakaan seperti ini tidak terulang kembali. Ada pula yang mengabadikan kegiatan ini untuk selanjutnya digunakan sebagai konten pada media sosial mereka. Hal ini sesuai dengan tujuan sosialisasi ini agar informasi keselamatan pada perlintasan sebidang bisa diteruskan kepada masyarakat melalui akun media sosial mereka.

Untuk mengetahui apakah sosialisasi ini berdampak signifikan kepada peserta, dilakukan uji beda rata-rata untuk sampel berpasangan. Sampel berpasangan adalah apabila kedua kelompok sampel tersebut saling terkait. Pada penelitian ini, sampel pertama adalah hasil penilaian *pre test*, kemudian sampel diberikan perlakuan yaitu sosialisasi dan dilakukan pengukuran kembali melalui *post test*. Hasil dari *post test* adalah sampel kedua. Pengukuran dilakukan menggunakan SPSS.

Langkah pertama adalah menentukan hipotesis

**H<sub>0</sub>** : tidak ada perbedaan pemahaman peraturan pada perlintasan sebidang sebelum dan setelah sosialisasi

**H<sub>1</sub>**: ada perbedaan pemahaman peraturan pada perlintasan sebidang sebelum dan setelah sosialisasi

Dari hasil perhitungan SPSS, outputnya adalah:

**Tabel 1** Paired Samples Test

	Paired Differences					t	df	Sig. (2-tailed)
	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference				
				Lower	Upper			
Pair 1 pre_test - post_test	-38.800	8.327	1.665	-42.237	-35.363	-23.299	24	.000

Berdasarkan nilai signifikansi (*p-value*) atau *Sig. (2-tailed)* pada tabel di atas, didapatkan nilai yang kurang dari  $\alpha$  (0,05) atau 0.000. Sehingga kesimpulannya kita menolak H<sub>0</sub> sehingga menerima H<sub>1</sub>. Artinya rata-rata nilai test berbeda sebelum dan sesudah sosialisasi. Jadi bisa diambil kesimpulan bahwa sosialisasi berdampak pada tingkat pemahaman para peserta.

## KESIMPULAN

Dari hasil pembahasan di atas, bisa ditarik beberapa kesimpulan diantaranya:

1. Pemahaman para pegiat media sosial mengenai aturan yang mengatur pengguna jalan pada perlintasan sebidang berdasar hasil *pre test* belum terlalu luas. Nilai rata-ratanya masih rendah. Bahkan sebagian besar peserta tidak mampu menjawab separuh pertanyaan dengan benar.
2. Dampak sosialisasi terhadap pemahaman para pegiat media sosial mengenai aturan yang mengatur pengguna jalan pada perlintasan sebidang sangat signifikan. Hal ini bisa dilihat dari peningkatan rata-rata nilai *post test* peserta serta uji T berpasangan.

Dari kesimpulan tersebut, penulis memberi saran agar para peneliti berikutnya melakukan Sosialisasi Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang di tempat atau audiens lain. Hal ini dikarenakan sosialisasi terbukti bisa meningkatkan pemahaman terhadap aturan pada perlintasan sebidang. Dengan semakin banyaknya yang memahami aturan tersebut, maka resiko kecelakaan sebidang bisa ditekan. Pemanfaatan media sosial sebagai media sosialisasi dirasa cukup efektif di era saat ini. Mengingat jumlah pengguna terus tumbuh. Apabila lembaga belum memiliki pengikut yang banyak, bisa menggandeng para pegiat media sosial yang memiliki jangkauan lebih luas untuk mempublikasikan informasi maupun peraturan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Kasim, Felix. 2011. Komunikasi Efektif. Universitas Maranatha Bandung.  
 Liputan6. 2020. KAI Daop 7 Madiun Catat 38 Kecelakaan di Perlintasan Kereta Api. Diakses pada february 2022 dari <https://surabaya.liputan6.com/read/4406187/kai-daop-7-madiun-catat-38-kecelakaan-di-perlintasan-kereta-api>



- Liputan6. 2020. PT KAI: Sepanjang Tahun 2020 Terjadi 198 Kecelakaan di Perlintasan Kereta. Diakses pada Februari 2022 pada <https://www.liputan6.com/news/read/4377522/pt-kai-sepanjang-tahun-2020-terjadi-198-kecelakaan-di-perlintasan-kereta>
- Republik Indonesia. 2007. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
- Republik Indonesia. 2009. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian.
- Republik Indonesia. 2009. Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.
- Republik Indonesia. 2009. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Republik Indonesia. 2005. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.770/KA.401/DRJD/2005 tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api.
- Suara Surabaya. 2021. Daop 7 Madiun Catat Sembilan Kecelakaan Selama 2021, Delapan Orang Meninggal. Diakses pada Februari 2022 pada <https://www.suarasurabaya.net/kelanakota/2021/daop-7-madiun-catat-sembilan-kecelakaan-selama-2021-delapan-orang-meninggal/>