BAB II
KAMPANYE BAHAYA NAIK DIATAP GERBONG KERETA API

2.1. Pengertian Kampanye

Pengertian kampanye ialah gerakan serentak yang dilakukan oleh seseorang atau lebih yang bertujuan untuk mengadakan suatu perubahan didalam segala bidang baik ucapan atau tingkah laku agar terdapat perubahan yang diinginkan dengan kurun waktu yang telah ditentukan oleh pelaku kampanye.

Sedangkan pada kamus popular Bahasa Indonesia Kampanye merupakan tindakan mempengaruhi dengan cara apapun untuk membuat orang berpihak kepada kita".

Beberapa ahli Komunikasi mengakui bahwa devinisi Rogers dan Storey merupakan devinisi kampanye yang paling popular dan dapat diterima di kalangan ilmuan komunikasi (Grossberg, 1998: Snyder, 2002: Klingmann & Rommele, 2002) Hal ini didasari pada 2 (Dua) alasan :

- Kampanye merupakan wujud tindakan komunikasi
- Dapat mencakup keseluruhan proses dan fenomena praktik kampanye yang terjadi di lapangan.

2.1.1. Definisi Kampanye

Rogers dan Storey (1987) mendefinisikan kampanye sebagai "Serangkaian tujuan komunikasi yang terencana dengan tujuan menciptakan efek tertentu pada sejumlah besar khalayak yang dilakukan secara berkelanjutan pada kurun waktu tertentu". Merujuk pada devinisi ini maka setiap aktifitas kampanye

mengkomunikasikan setidaknya harus mengandung 4 (Empat) hal yakni :

- Tindakan kampanye yang ditujukan untuk menciptakan efek atau dampak tertentu
- Jumlah khalayak sasaran jelas
- Biasanya di pusatkan dalam kurun waktu tertentu dan ditentukan dalam kurun waktu tertentu
- Melalui serangkaian tindakan komunikasi yang terorganisasi

Berikut ini adalah beberapa definisi popular lain yang sejalan dengan batasan yang disampaikan Roger dan Storey di antaranya adalah:

- Pfau & Parrot (1993)

  Kampanye adalah suatu proses yang dirancang secara sadar, bertahap dan berkelanjutan yang dilaksanakan pada rentang waktu tertentu dengan tujuan mempengaruhi khalayak sasaran yang telah ditetapkan.
- Leslie B. Synder (Gudykunst & Mody, 2002)

  Kampanye komunikasi adalah tindakan komunikasi yang terorganisasi yang diarahkan pada khalayak tertentu pada periode waktu guna mencapai tujuan tertentu.
- Raja Sundaram (1981)

  Kampanye dapat diartikan sebagai pemanfaatan berbagai metode komunikasi yang berbeda secara ter koordinasi dalam periode waktu tertentu yang ditujukan untuk mengarahkan khalayak pada masalah tertentu.

2.1.2. Fungsi Kampanye

Kampanye adalah kegiatan komunikasi untuk mempengaruhi masyarakat dengan merencanakan serangkaian kegiatan atau usaha tertentu untuk mencapai tujuan dan dalam jangka waktu tertentu.

Hasil yang ingin dicapai dalam pelaksanaan kampanye ini adalah menambah wawasan , pengetahuan, pemahaman dan menanamkan sikap peduli terhadap masalah yang sedang dibahas baik dari pihak masyarakat atau pun dari pihak pemerintah. Hal ini mengacu pada fungsi dari kampanye itu sendiri sebagai atal komunikasi yang akan menyelesaikan masalah penyakit Chikungunya tersebut.

2.1.3. Persuasi Kampanye

Menurut Otto Lerbinger didalam bukunya *"Design Persuasive Communication"* ada beberapa model merekayasa pesuasi diantaranya adalah:

- Stimulus Respon, model ini menitik beratkan pada konsep asosiasi
- Kognitif, model ini menitik beratkan pada proses penalaran, pikiran dan rasio
- Motifasi, model ini menitik beratkan pada bujukan kepada khalayak
- Sosial, model ini menitik beratkan pada aspek sosial publik yang menjadi target
- Personalitas, model ini menitik beratkan pada Karakteristik pribadi

2.2. Kereta Api

Kereta Api merupakan moda transportasi dengan multi keunggulan komparatif: hemat lahan & energi, rendah polusi, besifat massal, adaptif dengan perubahan teknologi, yang memasuki era kompetisi, potensinya diharapkan dapat dimobilisasi dalam skala nasional, sehingga mampu menciptakan keunggulan kompetitif terhadap produksi dan jasa domestik dipasar global. Dengan tugas pokok dan fungsi memobilisasi arus penumpang dan barang diatas jalan rel, maka ikut berperan menunjang pertumbuhan ekonomi nasional.

2.2.1. Pengertian Kereta Api

Kereta api adalah sarana transportasi berupa kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di rel. Kereta api merupakan alat transportasi massal yang umumnya terdiri dari lokomotif (kendaraan dengan tenaga gerak yang berjalan sendiri) dan rangkaian kereta atau gerbong (dirangkaikan dengan kendaraan lainnya). Rangkaian kereta atau gerbong tersebut berukuran relatif luas sehingga mampu memuat penumpang maupun barang dalam skala besar. Karena sifatnya sebagai angkutan massal efektif, beberapa negara berusaha memanfaatkannya secara maksimal sebagai alat transportasi utama angkutan darat baik di dalam kota, antarkota, maupun antarnegara

2.2.2. Sejarah Perkeretaapian

Sejarah perkereta apian sama seperti sejarah alat transportasi umumnya yang diawali dengan penemuan roda. Mulanya dikenal kereta kuda yang hanya terdiri dari satu kereta (rangkaian), kemudian dibuatlah kereta kuda yang menarik

lebih dari satu rangkaian serta berjalan di jalur tertentu yang terbuat dari besi (rel) dan dinamakan trem. Ini digunakan khususnya di daerah pertambangan tempat terdapat lori yang dirangkaikan dan ditarik dengan tenaga kuda.

Setelah James Watt menemukan mesin uap, Nicolas Cugnot membuat kendaraan beroda tiga berbahan bakar uap. Orang-orang menyebut kendaraan itu sebagai kuda besi. Kemudian Richard Trevithick membuat mesin lokomotif yang dirangkaikan dengan kereta dan memanfaatkannya pada pertunjukan di depan masyarakat umum. George Stephenson menyempurnakan lokomotif yang memenangi perlombaan balap lokomotif dan digunakan di jalur Liverpool-Manchester. Waktu itu lokomotif uap yang digunakan berkonstruksi belalang. Penyempurnaan demi penyempurnaan dilakukan untuk mendapatkan lokomotif uap yang lebih efektif, berdaya besar, dan mampu menarik kereta lebih banyak.

Penemuan listrik oleh Michael Faraday membuat beberapa penemuan peralatan listrik yang diikuti penemuan motor listrik. Motor listrik kemudian digunakan untuk membuat trem listrik yang merupakan cikal bakal kereta api listrik. Kemudian Rudolf Diesel memunculkan kereta api bermesin diesel yang lebih bertenaga dan lebih efisien dibandingkan dengan lokomotif uap. Seiring dengan berkembangnya teknologi kelistrikan dan magnet yang lebih maju, dibuatlah kereta api magnet yang memiliki kecepatan di atas kecepatan kereta api biasa. Jepang dalam waktu dekade 1960-an mengoperasikan KA Super Ekspress Shinkanzen dengan rute Tokyo-Osaka yang akhirnya dikembangkan lagi sehingga menjangkau hampir seluruh Jepang. Kemudian Perancis mengoperasikan kereta api serupa dengan nama TGV. (http://id.wikipedia.org)

2.2.3. Perkereta Apian di Indonesia

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 pulau Jawa. Usia jaringan KA umumnya sudah sangat tua, 25% sudah berusia 70-137 tahun, 44% berusia antara 10-70 tahun

Sebelum perang dunia kedua angkutan KA di Indonesia dikelola oleh perusahaan swasta Belanda. Selanjutnya pada tahun 1950 pengelolaan diserahkan kepada Kementerian

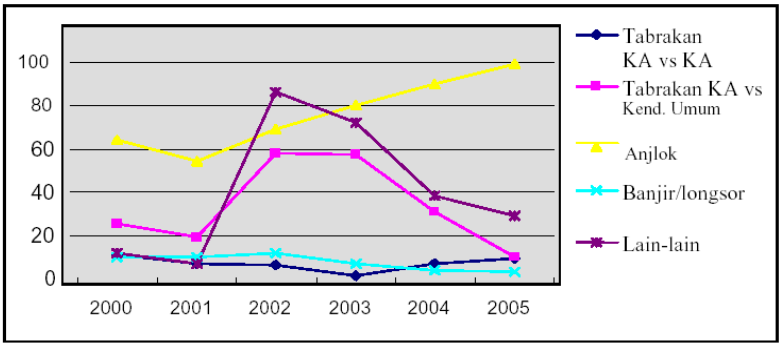
Komunikasi Republik Indonesia melalui DKA (Djawatan Kereta Api). Kemudian secara berturut-turut pengelola KA mengalami beberapa kali perubahan nama dan status, yaitu PNKA (Perusahaan Negara Kereta Api) pada tahun 1963, PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api) pada tahun 1971, PERUMKA (Perusahaan Umum Kereta Api) pada bulan

Januari tahun 1991, dan terakhir pada bulan Juni tahun 1999 berubah menjadi PT KAI - Kereta Api Indonesia (Persero).

Sampai saat ini kereta api masih dianggap sebagai tulang punggung sistem transportasi darat di berbagai wilayah di belahan dunia, baik untuk angkutan barang ataupun penumpang. Namun demikian, di Indonesia peran kereta api masih sangat marginal. Dari sisi *market share* angkutan antar moda, saat ini *share* kereta api untuk angkutan penumpang hanya sebesar 7.3% dan angkutan barang lebih kurang 0.6%. Dalam tahun 2005, KAI berhasil mengangkut penumpang sebanyak 147,9 juta orang dan mengangkut barang sebanyak 17,3 juta ton.

Bagaimanapun perkeretaapian di Indonesia masih harus dikembangkan di masa-masa mendatang, baik untuk angkutan jarak jauh maupun di tingkat lokal seperti. Namun

demikian yang menjadi permasalahan yang cukup mengganggu perkeretaapian saat ini adalah tingginya tingkat kecelakaan. Trend kecelakaan KA dalam periode tahun 2000 – 2005 yang diperlihatkan pada Gambar-1 dapat memberikan gambaran bahwa tingkat keselamatan angkutan KA selama tahun 2000-2005 sangat buruk. Cukup tingginya korban jiwa dan kerugian sosial ekonomi akibat kecelakaan KA telah menyebabkan citra pelayanan dan majemen perkeretaapian menurun. Kinerja keselamatan semakin menjadi tuntutan dan perhatian sehingga perlu segera ditingkatkan. Penyebab tingginya kecelakaan kereta api merupakan akumulasi dari banyak factor, diantaranya masalah regulasi, manajemen, kondisi prasarana & sarana, SDM, dan lain-lain.



Gambar .2.1
Kecelakaan KA tahun 2000-2005

Selain itu KAI saat ini juga menghadapi berbagai macam gangguan yang berpotensimenimbulkan kerawanan kecelakaan. Dalam tahun 2005 terjadi gangguan sinyal sebanyak 1.600 kali, gangguan telekomunikasi 1.500 kali, dan gangguan listrik aliran atas sebanyak 60 kali. Sebagian besar disebabkan oleh tindakan pencurian kabel oleh oknum masyarakat, bahkan kabel listrik aliran ataspun tak luput dari pencurian. (yayasan bhakti ganesha,ITB, 2006)

2.3. Tinjauan Kecelakaan Kereta Api di Indonesia

Permasalahan perkeretaapian Indonesia saat ini sangat rumit, sulit, dinamis dengan tantangan yang terus berkembang. Namun yang saat ini mengganggu perkererataapian Indonesia adalah tingginya tingkat kecelakaan. Pada Gambar-2.1 diperlihatkan kecelakaan kereta api periode 2000-2005. Frekuensi kecelakaan sangat tinggi dan banyak menelan korban jiwa, dengan korban mayoritas dari kalangan rakyat kecil, Padahal kereta api sangat diharapkan menjadi moda transportasi yang paling aman, murah, andal dan cepat, anti kemacetan lalu-lintas.

2.3.1. Definisi Kecelakaan

Kecelakaan di definisikan sebagai peristiwa benturan atau sentuhan dengan benda keras, benda cair, gas serta api yang datangnya dari luar terhadap Tertanggung/Peserta yang tidak disengaja dan tidak diduga sebelumnya yang menyebabkan Tertanggung/Peserta menderita cedera jasmani atau cedera dalam tubuh yang sifat dan tempatnya dapat ditentukan secara ilmu pengetahuan. Dalam pengertian kecelakaan termasuk pula masuknya kuman-kuman penyakit secara langsung atau kemudian kedalam luka yang diakibatkan oleh kecelakaan yang sifat dan luka tersebut dapat ditentukan secara ilmu kedokteran (http://www.bni-life.co.id)

2.3.2. Kecelakaan Kereta Api di Indonesia

Tabel 2.1

Perbandingan Kecelakaan KA (per juta KA-k*m)*

Negara	KA-km (juta km)	Tabrakan KA vs KA	Tabrakan KA vs Kend. Umum	Anjlokan
Indonesia	47,6	0,126	1,555	1,198
India	214,9	0,121	0,302	1,331
Jepang	1.320,0	0,004	0,426	0,015
Korea	86,6	0,000	0,866	0,048
Perancis	570,2	0,122	0,312	0,081
Jerman	872,4	0,081	0,254	0,121

Sumber: Sector Study for Railway Sector in Indonesia, Final Report, JBIC, 2003

> *"Perkeretaapian merupakan salah satu moda yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut baik penumpang maupun*
> *barang secara massal, hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan yang tinggi, dan tingkat pencemaran yang rendah dan lebih efisien dibanding dengan moda transportasi jalan raya untuk angkutan jarak jauh dan untuk daerah yang padat lalu lintas, seperti angkutan kota."*
> (UU No.13 Tahun 1992)

Paragraf di atas merupakan petikan dari penjelasan UU Perkeretapian No.13 Tahun 1992. Namun demikian data-data pada Tabel 2.1 mengisyaratkan bahwa tingkat keselamatan KA di Indonesia masih jauh dari yang diharapkan, bahkan masuk dalam kategori terburuk di dunia. Dibandingkan dengan Jepang dan Korea, tingkat keselamatan

Penyebab rendahnya faktor keselamatan KA di Indonesia sangat kompleks yang merupakan akumulasi dari banyak aspek, Isu-isu yang berkaitan dengan keselamatan di

KAI menggambarkan bahwa masalah keselamatan perkeretaapian memiliki kendala internal dan eksternal dengan spektrum yang sangat luas, Diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Regulasi

- Undang-undang, peraturan pemerintah, keputusan menteri serta peraturan tentang perkeretaapian belum menempatkan aspek keselamatan pada posisi sangat utama.
- Belum jelasnya pembagian peran, wewenang, tanggungjawab dan akuntabilitas aspek keselamatan antara pemerintah (owner, regulator) dan KAI (operator)..
- Sebagian prosedur/prosedur operasional dan perawatan sudah usang.
- Penegakan hukum atas pelanggaran peraturan yang dapat membahayakan keselamatan belum/kurang memadai dan belum diterapkan secara konsisten.

2. Manajemen

- Belum ada unit organisasi yang khusus untuk mengelola masalah keselamatan .
- Perencanaan keselamatan muali dari level corporate plan, business plan, safety plan dan RKA belum ada atau belum konvergen..
- Belum memiliki metode baku untuk mengukur efektivitas biaya terhadap pengurangan resiko keselamatan.
- Kultur perusahaan kurang terkait dengan strategi dan implementasi implementasi sistim manajemen keselamatan.
- Belum adanya kesamaan persepsi atas standar keselamatan mulai dari top management sampai tingkat operasional.

3. Kinerja

Belum ditetapkannya KPI (Key Performance Indicator) keselamatan.

- Metode pengukuran kinerja keselamatan belum mengacu pada standar.
- Manajemen belum meliliki komitmen yang kuat untuk menempatkan masalah keselamatan pada posisi yang bersifat sangat utama (ultimate).

4. Organisasi

- Pengelolaan keselamatan belum mendapatkan peran dan fungsinya yang semestinya, sehingga secara organisasi belum dilembagakan di tingkat perusahaan.
- Sistem dan prosedur belum dikelola dengan baik yang berakibat pada rendahnya konsistensi dan akuntabilitas karyawan terhadap masalah keselamatan.
- Pada semua level manajemen tidak tegas dalam menangani tindakan/sikap yang dapat membahayakan keselamatan

5. Prasarana & Sarana

- Keterbatasan dana pemeliharaan prasarana mengakibatkan kodisi prasarana tidak sepenuhnya layak guna yang akan sangat rawan terhadap keselamatan.
- Belum adanya standar dan metode untuk mendeteksi kondisi prasarana dan sarana yang bisa menimbulkan potensi rawan kecelakaan.
- Asset management plan pemeliharaan prasarana belum terintegrasi secara memadai.
- Belum adanya mekanisme yang sistematis dalam mengatasi masalah backlog dalam pemeliharaan prasarana

6. **Operasi**
   - Laporan kejadian kecelakaan kurang akurat, data kinerja keselamatan belum tertata dengan baik dalam kualitas maupun akurasi, sehingga menyulitkan manajemen dalam pengambilan keputusan..
   - Kecenderungan masyarakat untuk yang memandang masalah keselamatan sebagai tanggunf jawa sendiri.
7. **Masyarakat**
   - Tingkat kepedulian masyarakat terhadap resiko bahaya masih rendah, baik di pintu pintu perlintasan maupun di daerah jalur KA (green area).
   - Masih banyak penumpang di atap KA, di lokomotif dan dibagian belakang kereta.
   - Perlunya pembelajar kepada masyarakat untukmenanamkan kultur tentang keselamatan, baik melalui sosialisasi maupun lewat pendidikan.

2.3.3. Penyebab dan Pencegahan terjadinya kecelakaan kereta api

Kasus-kasus kecelakaan kereta api yang terjadi di Indonesia seolah tidak menjadi pelajaran bagi pihak-pihak terkait, karena sampai saat ini masih banyak kecelakaan yang terjadi, berikut adalah kasus kecelakaan terparah di Indonesia menurun jenis kecelakaannya:

1 Tabrakan KA Dengan KA

Tragedi tabrakan antara dua KA Ekonomi di Bintaro Jakarta Selatan pada tahun 1987 yang menelan korban jiwa 153 orang dan luka berat 300 orang, merupakan lembaran hitam dalam sejarah perkeretaapian Indonesia.

- **Penyebab** : berdasarkan hasil investigasi sumber penyebabnya adalah faktor manusia. Dengan

kasus tabrakan antar KA yang sampai saat ini frekuensinya masih cukup tinggi, diduga kuat upaya-upaya pencegahan yang telah dilakukan kurang tepat atau belum memadai, atau setengah hati.

- **Pencegahan** : Teknologi pencegahan yang dianggap paling tepat untuh mencegah tabrakan antar kereta adalah penerapan sistim pengendalian kereta api secara otomatis, yang dikenal dengan ATC (Automatics Train Control System). Dengan penerapan teknologi ini kasus kecelakaan kereta api akibat pelanggaran sinyal atau SPAD (Signal Passed at Danger) dapat dihindari atau dieliminasi, demikian halnya kecelakaan akibat kesalahan atau kelalaian petugas operasional dapat diatasi.
  Upaya lain yang juga penting dilakukan secara simultan adalah perlu diterapkannya sertifikasi bagi personila operasional mapun teknik kereta api.

2. Tabrakan KA Dengan Kendaraan Umum

Dalam periode Jan'04 s/d Mei'06, tabrakan KA vs Kendaraan Umum terjadi sebanyak 46 kali atau 13% dari total jumlah kecelakaan. Jumlah korban meninggal sebanyak 91 orang atau 65% dari jumlah total korban kecelakaan dan luka berat sebanyak 93 orang. Semua kecelakaan terjadi di lokasi perlintasan KA sebidang, baik yang dijaga maupun yang tidak dijaga, dan sebagian besar terjadi di Jawa. Kecelakaan ini dalam beberapa kali kasus menimbulkan jumlah korban yang sangat besar, karena KA menabrak bus atau angkutan umum yang sarat penumpang.

Kecelakaan	Penyebab	Prosentase (%)
Tabrakan KA vs Kendaraan Umum	Faktor Manusia Eksternal	92%
	Faktor Manusia Internal	8%

Tabel 2.2

- **Penyebab :** tabrakan KA dengan kendaraan umum mayoritas adalah akibat kurang hati-hati atau mengabaikan rambu lalu lintas saat melewati perlintasan sebidang, baik yang dija maupun tidak dijaga. Sebagian lagi akibat kendaraan menabrak pintu KA karena tidak mampu berhenti mendadak pada saat pintu perlintasan tertutup. Juga ada satu kasus kecelakaan sebagai akibat dari penjaga pintu perlintasan yang tertidur. Kecelakaan ini cukup fatal yang menewaskan 7 orang dan korban luka berat 20 orang.
- **Pencegahan :** menerapkan teknologi untuk meningkatkan kehandalan persinyalan, baik perlintasan yang memiliki pintu/penjaganya ataupun yang tidak. Teknologi yang saat ini tersedia dan dan dirasa tepat untuk tujuan tersebut adalah dengan memasang alat pendeteksi dini kedatangan kereta atau AWS (Automatics early Warning System).

  Selain penerapan teknlogi di atas diatas, upaya-lain yang perlu dilakukan adalah secara simultan, yaitu:

- Melengkapi atau menyempurnakan rambu-rambu lalu-lintas pada jalan raya yang akan memotong perlintasan sebidang.
- Mengendalikan perlintasan sebidang dengan menutup, atau menggabungkan dua atau lebih perlintasan menjadi satu.

- Mengurangi perlintasan sebidang dengan flyover atau underpass

3. KA Anjlok

Dalam periode Januari'04 s/d Mei'06 telah terjadi kecelakaan KA akibat anjlok sebanyak 211 kali atau 59% dari total jumlah kecelakaan. Meskipun jumlah korban sejauh ini belum signifikan, tetapi sangat berpotensi menimbulkan kecelakaan fatal. Kecelakaan KA anjlok dapat menimbulkan kerugian finasial yang cukup besar, akibat kerusakan sarana dan prasarana maupun kerugian operasi akibat terjadinya rintangan jalan. Sebagai contoh, dalam 3 kali kasus kecelakaan KA anjlok di Sumatera Selatan dalam bulan Pebruari-April 2006 ditaksir mengakibatkan kerugian sekitar Rp.3 Milyar atau setiap kecelakaan rata-rata menimbulkan kerugian satu milyar rupaih.

- **Penyebab:**Penyebab utama KA anjlok adalah karena masalah prasarana, yaitu sebanyak 39%. Jenis kerusakan antara lain:rel rusak (patah, aus, bergelombang), wesel rusak, bantalan lapuk, rel amblas karena balas tidak baik. Selain itu juga disebabkan oleh sarana yang sering mengalami gangguan, antara lain rem rusak, as roda patah, as roda panas axle box pecah, dan lain-lain.
- **Pencegahan:** Untuk mencegah atau mengurangi frekuensi KA anjlok, khususnya di wilayah yang memiliki utilisasi tinggi tetapi diduga jaringan relnya tidak sepenuhnya layak guna (khususnya di wilayah Sumatera Selatan) maka perlu dilakukan deteksi dini kondisi rel. Upaya ini dilakukan untuk meningkatkan kondisi rel secara konprehensif dan mempertimbangkan

keterbatasan dana. Sehingga pemeliharaan rel (perawatan, rehabilitasi, penggantian) dapat dilakukan secara optimal. Teknologi yang tersedia untuk deteksi kondisi rel antara lain UFD (Ultrasonic Flaw Detector).

4. Lain-Lain

Kategori kecelakaan Lain-lain adalah kecelakaan yang tidak termasuk dalam kategori di atas namun menimbulkan korban jiwa, korban luka berat, atau menyebabkan terjadinya rintangan jalan. Mayoritas penyebab kecelakaan adalah terjatuh dari atap dan terseret oleh kereta.
KA akibat kelalaian.di daerah jalur perlintasan KA yaitu sebanyak 66%. dengan jumlah korban sebanyak 19 orang. Kecelakaan ini juga akibat kerusakan sarana (KA terbakar, KA mogok, KA tertimpa pohon kerusakan rel, as patah, as panas, pantograph nyangkut), Kondektur tertabrak KA, atap KA ambrol akibat dipenuhi penumpang, dan sebagainya. Kecelakaan lain-lain ini juga ada yang diakibatkan pelanggaran oleh masinis dan kesalahan operasi.

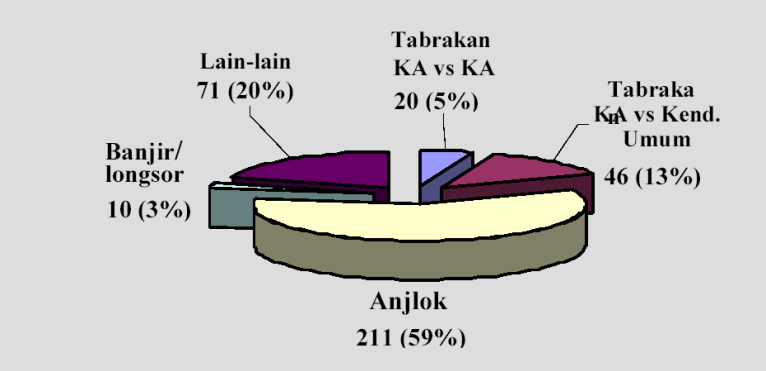
2.3.4. Permasalahan kecelakaan kereta api

Dalam rangka menekan angka kecelakaan kereta api, dalam tahun 2006 ini perusahaan telah menempatkan masalah faktor keselamatan KA pada prioritas tertinggi, dengan menetapkan program peningkatan keselamatan melalui empat strategi sebagai berikut:

1. Mengurangi frekuensi kecelakaan KA dengan mempertahankan kualitas prasarana dan sarana, serta kualitas SDM terkait.
2. Penertiban penumpang di atas atap KA melalui *law enforcement* dan sterilisasi stasiun

3. Penerapan *No Go Item* secara tegas.
4. Sosialisasi budaya keselamatan.

Namun demikian efektivitas keempat strategi di atas perlu dievaluasi lagi lebih mendalam. Dari keempat strategi di atas, hanya strategi pada point (2) yang nampaknya cukup
menyentuh akar permasalahan, itupun belum memadai.



Gambar 2.2
Kecelakaan KA Periode Januari 2004 s/d Mei 2006

Seperti yang disampaikan dalam gambar 2.2, dalam periode Januari 2004 s/d Mei 2006 di Indonesia telah terjadi kecelakaan kereta api sebanyak 359 kali dengan jumlah korban jiwa
139 orang dan luka berat 219 orang. Kecelakaan kereta api ini dalam lingkungan perkeretaapian disebut PLH (Peristiwa Luar biasa Hebat), yaitu suatu kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa atau luka berat, atau mengakibatkan rintangan jalan yang mengganggu operasi KA. Tabrakan KA vs KA terjadi sebanyak 20 kali, rata-rata 8 kali dalam satu tahun. Tingginya frekuensi kecelakaan katergori ini sangat mengkhawatirkan dan termasuk dalam kategori terburuk di dunia.

2.4. Target Sasaran Kampanye Pencegahan / pengurangan penyebab terjadinya kecelakaan kereta api kelas ekonomi

Target sasaran dari kampanye pencegahan /pengurangan dari penyebab terjadinya kecelakaan kereta api. diutamakan untuk para pengguna jasa angkutan kereta api kelas ekonomi.

Segmentasi

Primary : Pengguna jasa kereta kelas ekonomi
Secondary : Kalangan menengah ke bawah

Demografi

Primary : Laki-laki umur 12 sampai 40 tahun.
Jenis kelamin : Laki-laki
Pekerjaan : Pelajar, buruh
Agama : Semua agama
Ras : Sunda
Kebangsaan : Indonesia (daerah bandung khususnya)

Psikografis

Dari segi prilaku adalah mereka yang beraktivitas setiap hari yang memerlukan jasa angkutan kereta api, namun tidak mau membeli tiket dengan alasan-alasan tertentu.

2.5. Analisis SWOT

Analisis SWOT lebih memfokuskan kepada jenis transportasi kereta api kelas ekonomi. Analisis SWOT meliputi empat elemen yaitu :

1. **Strong *(Kekuatan)***
   - Jenis transportasi yang dapat menampung orang banyak.
   - Transportasi tanpa hambatan macet
   - Harga tiket yang terjangkau oleh semua kalangan.

2. **Weakness *(Kelemahan)***
   - Sering terlambat datang dan berangkat sesuai jadwal.
   - Banyak pedagang asongan, pengamen, gepeng, dan copet.

3. **Opportunity (*Peluang)***

   Kemungkinan untuk menjadi alat transportasi utama darat yang tercepat, bebas macet, dan dengan daya tampung penumpang terbanyak.

4. **Threatsmen *(Ancaman)***

   Banyaknya pembangunan perlintasan kereta atau rel akan menghambat jalur transportasi lainnya.