BAB II
KAJIAN PUSTAKA

II.1 Landasan Teori Tentang Objek

II.1.1 Definisi Transportasi

Menurut Utomo, S.H.T (2013), transportasi merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia, dengan adanya alat transportasi, manusia tidak perlu membuang banyak waktu dalam melakukan suatu perjalanan. Transportasi berkaitan dengan kebutuhan manusia untuk melakukan perjalanan ke suatu tempat atau beraktifitas. Seiring berkembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi membuat keragaman alat transportasi semakin banyak, baik itu melalui jalur darat, laut maupun udara.

Sedangkan menurut Nasution (2015), transportasi ialah perpindahan manusia maupun barang dari suatu tempat ke tempat lainya dengan menggunakan alat pengangkut atau kendaraan, alat yang digunakan itu bisa berupa manusia, hewan ataupun mesin, sehingga mempermudah manusia dalam melakukan suatu perpindahan atau perjalanan.

II.1.2 Fungsi Transportasi

Untuk menunjang perekonomi yang stabil perlu adanya keseimbangan antara penyediaan dan permintaan jasa angkutan. Menurut Nasution, (2015, hal 7), transportasi berfungsi salah satunya ialah penunjang pembangunan serta melayani perkembangan ekonomi. Fasilitas pengangkutan berupa jalan atau akses harus terlebih dahulu dibangun, hal ini untuk memperlancar dan mempermudah dalam pengiriman peralatan dan bahan baku, serta dalam pendistribusian hasil produksinya ke pasar atau konsumen bisa lebih cepat.

II.1.3 Kelahiran Dan Perkembangan Transportasi Kereta Api

Menurut Utomo, (2013, hal 5), adanya alat transportasi kereta api mengunakan jalan rel bermula untuk meningkatkan kualitas pengangkutan, pelayanan dan kecepatan agar bisa lebih cepat dan baik sehingga bisa mengurangi waktu

perjalanan. Jalan rel bermula di Inggris pada tahun 1630, yaitu dengan adanya pengangkutan hasil pertambangan batubara. Hasil penambangan tersebut diangkut dengan menggunakan kereta yang ditarik dengan kuda. Tetapi ada suatu permasalahan yakni jalan yang dilalui cepat rusak serta kapasitas daya angkut rendah dan terbatas.

Untuk mengatasi permasalahan jalan yang cepat rusak maka dipasang balok – balok kayu dengan maksud untuk memberikan landasan jalan yang lebih kuat dan mempermudah pergerakan antara roda dan permukaan jalan. Dengan pemasangan balok kayu tersebut kapasitas angkut seekor kuda yang menarik kereta bisa meningkat.

Balok kayu yang sering digunakan menjadi cepat rusak, disebabkan baik oleh cuaca maupun oleh beban kereta, maka perkembangan berikutnya ialah balok kayu diberi lapisan besi agar lebih kuat. Pada tahun 1789 roda kereta diberi flens (*flange)* yang bertujuan untuk menghindari melesetnya roda, akan tetapi dari penggunaan flens tersebut mengakibatkan kereta tidak dapat digunakan di jalan raya biasa dan harus di lintasan sendiri. Sejak saat itulah terjadi perbedaan antara jalan raya dan jalan yang menggunakan batang besi (rel).

Pada abad XIX kereta menggunakan jalan rel mulai ditarik oleh kendaraan yang dijalankan dengan mesin (lokomotif) uap. Pada masa tersebut jalan rel mulai dibangun di beberapa negara, seperti Perancis, Jerman, Belgia, Belanda, Rusia, Austria termasuk Indonesia. Perkembangaan kereta api baik dari segi sarana maupun prasarana terus berkembang. Perkembangan dalam hal kecepatan, pelayanan, keselamatan, efisiensi dan kenyamanan terus dikembangkan, hal ini seiring pula dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Lokomotif diesel – listrik mulai digunakan di New Jersey pada tahun 1925. Kereta diesel-listrik untuk penumpang bentuk *streamline* mulai meluncur di Amerika tahun 1934.

II.1.4 Sejarah Kereta Api Di Indoneseia

Menurut situs resmi PT. Kereta Api Indoesia (Persero) diuraikan bahwa pembangunan pertama jalan kereta api ialah terletak di desa Kemijen, ditandai dengan pencangkulan pertama pada hari Jum'at tanggal 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet van den Beele.

Pembangunan dilaksanaka oleh perusahaan swasta Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NV. NISM) yang dipimpin oleh Ir. J.P de Bordes dari Kemijen menuju desa Tanggung (26 Km) dengan lebar sepur 1435 mm. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum pada hari Sabtu, 10 Agustus 1867.



Gambar II.1 Suasana kesibukan pembangunan jaur kereta api Kemijen – Tanggung
Sumber : http://heritage.kereta-api.co.id/media/Sejarah%201.png?1501038599899
Diakses pada 01/02/2018

Pada tanggal 10 Februari 1870, kota Semarang – Surakarta dapat dihubungkan mencapai 110 Km. Keberhasilan perusahaan swasta NV. NISM membangun jalan KA antara Kemijen – Tanggung mendorong minat investor untuk membangun jalan kereta api di daerah lainya. Pada tahun 1864 – 1900 pertumbuhan jalan kereta api berkembang dengan pesat. Tahun 1867 baru mencapai 25 Km, tahun 1870 menjadi

110 Km, tahun 1880 mencapai 405 Km, tahun 1890 menjadi 1.427 Km dan pada tahun 1900 menjadi 3.338 Km.

Selain di pulau Jawa, pembangunan jalan KA juga dilakukan di Aceh (1874), Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), bahkan tahun 1922 di Sulawasi juga telah dibangun jalan KA sepanjang 47 Km antara Makasar – Takalar, yang pengoperasiannya dilakukan tanggal 1 Juli 1923, sisanya Ujung Pandang – Maros belum sempat diselesaikan. Sedangkan di Kalimantan, meskipun belum sempat dibangun, studi jalan KA Pontianak – Sambas (220 Km) sudah diselesaikan. Demikian juga di pulau Bali dan Lombok, pernah dilakukan studi pembangunan jalan KA.

Pada tahun 1939, panjang jalan kereta api di Indonesia mencapai 6.811 Km. Tetapi, pada tahun 1950 panjangnya berkurang menjadi 5.910 km, kurang Iebih 901 Km hilang, yang diperkirakan karena dibongkar semasa pendudukan Jepang dan diangkut ke Burma untuk pembangunan jalan KA di sana.

Jenis jalan rel KA di Indonesia semula dibedakan dengan lebar sepur 1.067 mm; 750 mm (di Aceh) dan 600 mm di beberapa lintas cabang dan trem kota. Jalan rel yang dibongkar semasa pendudukan Jepang (1942 – 1943) sepanjang 473 Km, sedangkan jalan KA yang dibangun semasa pendudukan Jepang adalah 83 km antara Bayah – Cikara dan 220 Km antara Muaro – Pekanbaru. Meskipun dengan teknologi yang seadanya, jalan KA Muaro – Pekanbaru diprogramkan selesai pembangunannya selama 15 bulan yang mempekerjakan 27.500 orang, 25.000 diantaranya adalah Romusha. Jalan yang melintasi rawa – rawa, perbukitan, serta sungai yang deras arusnya ini, dalam pembangunan rel ini banyak menelan korban jiwa yang makamnya bertebaran sepanjang Muaro – Pekanbaru.

Setelah kemerdekaan Indonesia diproklamirkan pada tanggal 17 Agustus 1945, karyawan KA yang tergabung dalam Angkatan Moeda Kereta Api (AMKA) mengambil alih kekuasaan perkeretaapian dari pihak Jepang. Peristiwa bersejarah tersebut terjadi pada tanggal 28 September 1945. Pernyataan sikap oleh Ismangil dan sejumlah anggota AMKA lainnya, menegaskan bahwa mulai tanggal 28 September 1945 kekuasaan perkeretaapian berada di tangan bangsa Indonesia.

Orang Jepang dilarang ikut campur tangan lagi urusan perkeretaapian di Indonesia. Inilah yang melandasi ditetapkannya 28 September 1945 sebagai Hari Kereta Api di Indonesia, serta dibentuknya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI).

Meskipun DKARI telah terbentuk, namun tidak semua perusahaan kereta api telah menyatu. Sedikitnya ada 11 perusahaan kereta api swasta di Jawa dan 1 swasta *(Deli Spoorweg Maatschapii)* di Sumatra Utara yang masih terpisah dengan DKARI. Lima tahun kemudian, berdasarkan Pengumuman Menteri Perhubungan, Tenaga dan Pekerjaan Umum No. 2 tanggal 6 Januari 1950, ditetapkan bahwa mulai 1 Januari 1950 DKARI dan "*Staat-Spoor Wegn en Verenigde Spoorweg Bedrijf* (SS/VS) digabung menjadi satu perusahaan kereta api bernama "Djawatan Kereta Api" (DKA). Dalam rangka pembenahan badan usaha, pemerintahan mengeluarkan UU No. 19 tahun 1960, yang menetapkan bentuk usaha BUMN. Atas dasar UU ini dengan Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1963, tanggal 25 Mei 1963 dibentuk "Perusahaan Negara Kereta Api" (PNKA), sehingga Djawatan Kereta Api dilebur kedalamnya. Masih dalam rangka pembenahan BUMN, pemerintahan mengeluarkan UU No. 9 tahun 1969 tanggal 1 Agustus 1969, yang menetapkan jenis BUMN menjadi tiga Perseroan, Perusahaan Umum dan Perusahaan Jawatan. Sejalan dengan UU dimaksud, berdasarkan Pemerintah No. 61 tahun 1971 tanggal 15 September 1971, bentuk perusahaan PNKA mengalami perubahan menjadi "Perusahaan Jawatan Kereta Api" (PJKA).

Selanjutnya berdasarkan PP No. 57 tahun 1990, pada tanggal 2 Januari 1991, PJKA mengalami perubahan menjadi Perusahaan Umum Kereta Api disingkat Perumka. Sejalan dengan maksud dari REP *(Railway Efficiency Project),* dengan PP No. 19 tahun 1998 tanggal 3 Februari 1998, pemerintah menetapkan pengalihan bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Kereta Api menjadi perusahaan Perseroan (Persero). Prosesi perubahan status perusahaan dari Perum menjadi Persero secara "*De-facto*" dilakukan tanggal 1 Juni 1999, saat Menhub Giri S Hadiharjono mengukuhkan susunan direksi PT Kereta Api (Persero) di Bandung.

II.1.5 Fungsi Pintu perlintasan kereta api

Fungsi utama dari palang pintu perlintasan kereta api adalah untuk melindungi pengendara lain serta melancarkan perjalanan kereta api, sehingga apa bila kedua alat transportasi melintas bersamaan terhindar dari kecelakaan. Selain itu, kereta api mempunya jalurnya sendiri, apabila ada persimpangan antara jalan raya dan jalan kereta, maka jalan raya harus ditutup sementara, dan kereta api harus diutamakan untuk lebih dahulu lewat.

II.1.6 Peraturan Undang – Undang Tentang Kereta Api

Kecelakaan di perlintasan kerata api ini menjadi perhatian bersama antar lembaga terkait, dikarenakan masih adanya kecelakaan di perlintasan kereta api antara kereta api dengan jenis kendaraan lainya. Pengendara lain wajib berhenti sebelum pintu perlintasan ketika *sirine* sudah berbunyi dan palang pintu sudah di tutup.

Aturan melewati perlintasan kereta api terdapat dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 114 dan sanksinya tertulis dalam Pasal 296 dengan bunyi sebagai berikut :

Pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan Jalan, Pengemudi Kendaraan wajib :

a. Mendahulukan kereta api.
b. Berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan atau ada isyarat lain.
c. Memberikan hak utama kepada kendaraan yang lebih dahulu melintasi rel.

Pasal 296 menyebutkan bawha setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor pada perlintasan antara kereta api dan Jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan atau ada isyarat lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 114 huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

Kewajiban pengguna jalan juga terdapat dalam UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian Pasal 124 yang berbunyi : Pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api.

II.3 Analisa

Pada bab ini menjelaskan mengenai data – data yang telah diperoleh dilapangan dengan menggunakan metode wawancara dan observasi. Untuk mendapat data yang mendalam mengenai fenomena para pengendara bermotor di perlintasan kereta api, dilakukan sebuah metode penelitian kualitatif. Menurut Meleong, 1998 (seperti dikutip Arikunto, 2013) mengatakan bahwa metode penelitian kualitatif adalah "tampilan berupa kata-kata lisan atau tertulis yang dicermati oleh peneliti, dan benda-benda yang diamati sampai detailnya agar dapat ditangkap makna yang tersirat dalam dokumen atau bendanya" (h 22).

II.2.1 Observasi Tidak Terstruktur

Menutut Sugiono (2015) mendefinisiakan bahwa observasi tidak terstruktur adalah "observasi yang tidak dipersiapkan secara sistematis tentang apa yang akan diobservasi. Hal ini dilakukan karena peneliti tidak tahu secara pasti tentang apa yang akan di amati. Dalam melakukan pengamatan peneliti tidak menggunakan instrumen yang telah baku, tetapi hanya berupa rambu-rambu pengamatan" (h 146).

Adapun hasil pencatatan hasil dari observasi sebagai berikut :

- Perlintasan kereta api Cikudapateuh

Pada tanggal 04 Desember 2016, penelitian di lakukan pada pukul 16.00, selama satu kali kereta melintas, dengan situasi lalu lintas padat. Pada saat *sirine* dan pintu perlintasan kereta api telah di tutup ada dua pengendara yang menerobos pengendara motor tersebut menggunakan jalur kanan, dimana arah sebaliknya sudah tertutup, kemudian di arah yang berlawanan pun sama, ada enam pengendara yang menerobos melewati arah berlawanan dan diikuti oleh empat pengendara lain di belakangnya

Pada tanggal 20 Desember 2016, penelitian dilakukan pukul 17.00 pada saat itu *volume* kendaraan sangat padat, selama satu kali kereta melintas ada tujuh pengendara yang menerobos, kemudian dari arah berlawanan ada lima pengendara yang menerobos melaui jalur kanan jalan. perlintasan Cikudapateuh ini ada pertigaan yang berdekatan dengan perlintasan kereta api dan tidak dilengkapi dengan palang pintu.

Pada tanggal 01 Oktober 2017, penelitian dilakukan pukul 16.45, selama satu kali kereta melintas ada dua pengendara roda dua yang menerobos, pada saat palang pintu perlintasan sudah tertutup. Diarah sebaliknya pengendara ikut-ikutan pengendara lain melewati jalur kanan.



Gambar II.2 pengendara motor menggunakan jalur kanan
Sumber: Dokumentasi Pribadi (01/10/2017)

Meskipun pintu perlintaan sudah tertutup tetap saja memaksakan melewati jalur kanan, berawal hanya satu kendaraan, kemudian banyak yang mengikutinya. Ketika kereta api sudah melintas meskipun pintu perlintasan belum dibuka, banyak pengendara yang langsung melaju menggunakan jalur kanan dan arah sebaliknyapun sama, sehingga terjadi kemacetan karena banyak pengendara yang melaju bukan pada jalurnya.



Gambar II.3 Kondisi setelah kereta api lewat
Sumber: Dokumentasi Pribadi (01/10/2017)

- Perlintasan kereta api Andir

Penelitian dilakukan pada tanggal 01 Oktober 2017, pukul 15.56 WIB, situasi disekitar sangat padat dan ramai, pada saat pintu perlintasan kereta api ditutup, bemula hanya pengendara yang menggunakan arah berlawanan, kemudian hanya berselang beberapa menit pengendara lainyapun mengikutinya.



Gambar II.4 pengendara motor menggunakan jalur kanan
Sumber: Dokumentasi Pribadi (01/10/2017)



Gambar II.5 pengendara motor menggunakan jalur kanan
Sumber: Dokumentasi Pribadi (01/10/2017)

Semakin lama, pengendara yang menggunakan arah berlawanan semakin banyak, hal ini akan menimbulkan kemacetan ketika kereta api sudah melintas, karena banyak pengendara yang melinintas bukan pada jalurnya



Gambar II.6 situasi setelah kereta melintas
Sumber: Dokumentasi Pribadi (01/10/2017)

Dengan demikian, hasil analisis dan observasi yang dilakukan di perlintasan kereta api, para pengendara melanggar karena ada waktu, kesempatan atau jalan lain yang bisa dilewati, meskipun ada petugas yang berjaga, akan tetapi mereka tidak

menghiraukanya. Ketidak sabaran dan ketidak hati – hatian, para pengendara menjadi salah satu faktor terjadinya kecelakaan di perlintasan kereta api.

II.4 Resume

Berdasarkan hasil penelitian di atas, maka dapat disimpulkan bahwa pelanggaran – pelanggaran di perlintasan kereta api masih banyak terjadi, hal ini karena kurangnya kesadaran pengendara bermotor pada saat menunggu kereta api lewat. Selain itu, ikut – ikutan pengendara lain yang melanggar masih banyak terjadi. Harusnya yang diikuti atau dicontoh itu pengendara yang disiplin dan tertib. Maka dari itu diperlukan edukasi umum untuk mengubah prilaku pengendara agar tertib di perlintasan kereta api.

II.5 Solusi Perancangan

Berdasarkan hasil pembahasan diatas, maka solusi yang ditawarkan adalah pembuatan kampanye sosial yang mengajak dan mengubah prilaku para pengguna kendaraan bermotor agar disiplin dan tertib pada saat di perlintasan kereta api. Target audien dari kampanye ini adalah remaja 17 – 25 tahun. Solusi yang ditawarkan pada dalam pembuatan kampanye yang berfungsi untuk mengingatkan masyarakat tentang bahaya menerobos perlintasan, serta mengajak masyarakat untuk tertib di perlintasan kereta api.