

Penerapan SOP Tanggap Darurat Pada Petak Jalan Rawan Bencana (Lemahabang – Kedunggedeh, Kabupaten Bekasi)

Implementation of Emergency Response SOPs on Disaster Prone Road Plots (Lemahabang – Kedunggedeh, Bekasi Regency)

Mohamad Reza Fakhriyan^{1*}, Annas Rifai², Wisnu Wardana Kusuma³

¹Politeknik Transportasi Darat Indonesia
Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi, Jawa Barat 15720, Indonesia

²Politeknik Transportasi Darat Indonesia
Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi, Jawa Barat 15720, Indonesia

³Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan
Jalan Medan Merdeka Barat No. 8 Jakarta Pusat 10110, Indonesia

fkhrn rz@gmail.com

*Corresponding Author

Diterima: September 2023, Direvisi: Oktober 2023, Disetujui: 2023

Abstract

Indonesia is a tropical country with extreme weather changes that have the potential for natural disasters, one of which is in Bekasi Regency. Natural disasters that occur can disrupt transportation activities, so it is necessary to carry out emergency response to minimize the adverse effects that occur. There are regulations governing train operational disruptions, namely the Decree of the Board of Directors of PT Kereta Api Indonesia Number: KEP.U/LL.507/VII/2/KA-2015 concerning Standard Operating Procedures for Handling Emergency Conditions in the Station Area, Depot, Balai Yasa and in Railway Travel. An analysis is carried out regarding the suitability of these regulations with related regulations that have been in effect before. Then analyze its application to the handling of emergency conditions for floods that occurred in 2021. After the analysis, it can be concluded that the Decree of the Board of Directors of PT Kereta Api Indonesia is in accordance with existing regulations and the handling of floods carried out has referred to these regulations.

Keywords: Emergency Response, Regulation, Implementation.

Abstrak

Indonesia merupakan negara tropis dengan perubahan cuaca yang ekstrem memiliki potensi terjadinya bencana alam, salah satunya di Kabupaten Bekasi. Bencana alam yang terjadi dapat mengganggu aktivitas transportasi, sehingga perlu dilaksanakan tanggap darurat untuk meminimalisir dampak buruk yang terjadi. Terdapat peraturan yang mengatur gangguan operasional kereta api, yaitu Peraturan Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia Nomor : KEP.U/LL.507/VII/2/KA-2015 Tentang Standar Operasional Prosedur Penanganan Kondisi Darurat di Wilayah Stasiun, Depo, Balai Yasa dan Dalam Perjalanan Kereta Api. Dilakukan analisis terkait kesesuaian peraturan tersebut dengan peraturan-peraturan terkait yang sudah berlaku sebelumnya. Kemudian dilakukan analisis penerapannya terhadap penanganan kondisi darurat bencana alam banjir yang terjadi pada tahun 2021. Setelah dilakukan analisis maka dapat disimpulkan Peraturan Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia sudah sesuai dengan peraturan yang-peraturan yang ada dan penanganan banjir yang dilakukan sudah mengacu pada peraturan-peraturan tersebut.

Kata Kunci: Tanggap Darurat, Regulasi, Implementasi.

I. PENDAHULUAN

Secara geografis, Indonesia merupakan negara beriklim tropis dengan curah hujan tinggi di beberapa wilayah. Perubahan cuaca yang ekstrem berdampak buruk seperti menimbulkan bencana. Berdasarkan data dari Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB), provinsi yang paling banyak terdampak bencana alam adalah Jawa Barat, yakni 823 kejadian atau 23,3% dari peristiwa bencana alam nasional.

Dari sumber data yang dihimpun Badan Penanggulangan Bencana Daerah (BPBD) Kabupaten Bekasi, salah satu potensi bahaya bencana di Kabupaten Bekasi adalah banjir. Risiko banjir tidak dapat dihindari sepenuhnya sehingga harus dikelola. Selain merugikan pengguna jalan dan warga sekitar, bencana alam banjir juga dapat mengganggu perjalanan kereta api. Peranan perkeretaapian sangatlah dibutuhkan bagi tersedianya jasa angkutan massal bagi masyarakat.

Berdasarkan pada peta daerah rawan bencana Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Jakarta, petak jalan Lemahabang-Kedunggedeh diidentifikasi bahwa daerah tersebut merupakan daerah rawan banjir, gogos serta ambles. Yang mana hal tersebut terjadi pada tahun 2021 yaitu banjir yang mengakibatkan gogosan atau balas hanyut pada lintas Cikarang-Cikampek tepatnya petak jalan antara Stasiun Lemahabang dengan Stasiun Kedunggedeh pada Km 54+000 – 56+000. Operasional kereta api menjadi terganggu selama 2 hari, dimana terdapat 83 perjalanan kereta api yang dibatalkan keberangkatannya baik dari Jakarta dan menuju Jakarta. Hal ini disebabkan karena curah hujan yang tinggi terjadi di Jabodetabek sehingga

kiriman air hujan yang melimpah yang mana melintasi sungai di wilayah Kabupaten Bekasi sehingga debit aliran air sungai Cibee dan Citarum meningkat. Luapan dari air sungai yang meluap menimbulkan sekitar 8 titik gogosan, dengan 6 gogosan panjang yang tersebar di sepanjang 600 meter rel kereta di petak jalan Lemahabang-Kedunggedeh.

Dari kejadian tersebut menimbulkan banyak sekali kerugian, baik dari segi waktu, material, tenaga, dan lain-lain. Seperti perbaikan jalur kereta api memakan waktu selama 2 (dua) hari, dan batalnya 83 perjalanan KA yang mana membuat penumpang mengalami kerugian waktu. Kerugian material berupa kebutuhan batu balas untuk mengembalikan pondasi jalur KA memerlukan 1.000 m³ batu balas. Petugas yang dikerahkan oleh Daop 1 Jakarta sekitar 200 tenaga kerja untuk melakukan perbaikan jalur KA.

Dalam hal ini, untuk mengatasi permasalahan tersebut PT KAI sebagai pihak operasi dan pemerintah sebagai pemilik prasarana kereta api harus mempunyai upaya serta regulasi yang mengatur dengan tepat dalam menangani apabila terjadi bencana banjir yang mengganggu berjalannya operasi kereta api. Oleh karena itu diperlukan analisis mengenai bagaimana regulasi yang diterapkan oleh PT KAI sudah sesuai dengan regulasi yang ditetapkan oleh undang-undang dan pemerintah. Perlu juga dilakukan analisis terhadap implementasi peraturan tanggap darurat yang ada apakah sudah sesuai yang mana hal ini untuk meminimalisir dampak yang lebih besar dari potensi bencana alam yang terjadi pada petak jalan tersebut.

II. METODE PENELITIAN

A. Lokasi Dan Waktu Penelitian

Lokasi atau daerah studi yang dijadikan lokasi penelitian yaitu Km 55+000 sampai dengan Km 55+300 petak jalan stasiun Lemahabang-Stasiun Kedunggedeh yang berada pada wilayah Daop 1 Jakarta dan dibawah cakupan wilayah BTP I Jakarta. Waktu yang digunakan untuk melakukan penelitian ini sejak dilakukannya Praktek Kerja Lapangan (PKL) dan magang pada bulan Maret sampai dengan Juni 2023.

B. Metode Pengumpulan Data

Data yang dibutuhkan yaitu data sekunder berupa peta daerah rawan bencana BTP I Jakarta, peta AMUS Daop I Jakarta, dan peraturan Keputusan Direksi PT KAI tentang Standar Operasional Prosedur Penanganan Kondisi Darurat Di Wilayah Stasiun, Depo, Balai Yasa dan Dalam Perjalanan Kereta Api. Sedangkan data primer yang dilakukan berupa pengamatan di lapangan mengenai kondisi prasarana, wawancara dengan petugas terkait operasional kereta api, dan observasi kondisi eksisting lokasi pekerjaan.

C. Pengolahan Data

Pengolahan data pada penelitian ini dilakukan dengan deskriptif komparatif antara peraturan Keputusan Direksi PT KAI dengan Undang-Undang 23 Tahun 2007, PP 50 Tahun 2012, dan PM 24 Tahun 2015 apakah regulasi yang diterapkan dalam penanganan kondisi darurat bencana alam sudah selaras dengan peraturan-peraturan yang berlaku. Dilakukan wawancara kepada beberapa pihak terkait kronologi bencana alam banjir yang terjadi pada tahun 2021, kemudian

dilihat penerapan penanganan yang dilakukan sesuai atau tidak dengan regulasi yang berlaku.

D. Analisis Data

1. Analisis Regulasi Kondisi Darurat Bencana Alam

Dalam rangka meningkatkan efektifitas perlindungan keselamatan serta guna mencegah dan/atau meminimalkan timbulnya korban dalam hal terjadi kondisi darurat salah satunya bencana alam, PT KAI menetapkan Keputusan Direksi PT KAI yang merupakan pedoman dalam penanganan kondisi darurat guna meminimalkan jumlah korban dan dampak kerugian bagi perusahaan. Dilihat kesesuaian pedoman yang tercantum pada peraturan-peraturan yang terkait, baik dari undang-undang, peraturan pemerintah, dan peraturan menteri.

2. Analisis Implementasi Regulasi

Peraturan Keputusan Direksi PT KAI, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, PP 50 Tahun 2012, PM 24 Tahun 2015 merupakan pedoman dalam penanganan kondisi darurat bencana alam. Dalam hal ini kondisi darurat yang dilakukan analisis penerapannya terhadap peraturan-peraturan tersebut adalah bencana alam banjir pada petak jalan Lemahabang-Kedunggedeh pada tahun 2021. Untuk mengetahui bagaimana penerapannya, dilakukan penjabaran terhadap kronologi kejadian yang diambil dari beberapa sumber diantaranya wawancara dengan petugas resor jalan dan jembatan serta media sosial PT KAI.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Analisis Regulasi Kondisi Darurat Bencana Alam

Tabel III. 1 Regulasi Penanganan Kondisi Darurat

UU 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian	PP 50 Tahun 2012 Tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja	PM 24 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian	Kep.Direksi PT KAI Nomor: KEP.UU/LL/507/VII/2/KA-2015 Tentang Standar Operasional Prosedur Penanganan Kondisi Darurat di Wilayah Stasiun, Depo, Balai Yasa dan Dalam Perjalanan Kereta Api
Pasal 125 Dalam hal terjadi kecelakaan kereta api, pihak Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian dan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian harus melakukan hal-hal sebagai berikut: - mengambil tindakan untuk kelancaran dan keselamatan lalu lintas; - menangani korban kecelakaan; - memindahkan penumpang, bagasi, dan barang antaran ke kereta api lain atau moda transportasi lain untuk meneruskan perjalanan sampai stasiun tujuan; - melaporkan kecelakaan kepada Menteri, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota; - mengumumkan kecelakaan kepada pengguna jasa dan masyarakat; - segera menormalkan kembali lalu lintas kereta api setelah dilakukan penyidikan awal oleh pihak berwenang; dan - mengurus klaim asuransi korban kecelakaan.	Pasal 11 - Pengusaha dalam melaksanakan rencana K3 harus melakukan kegiatan dalam pemenuhan persyaratan K3. - Kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit meliputi: - tindakan pengendalian; - perancangan (design) dan rekayasa; - prosedur dan instruksi kerja; - penyerahan sebagian pelaksanaan pekerjaan; - pembelian/pengadaan barang dan jasa; - produk akhir; - upaya menghadapi keadaan darurat kecelakaan dan bencana industri; dan - rencana dan pemulihan keadaan darurat.	Pasal 6 (6) Komponen jalan rel yang sebagaimana dimaksud dalam pasal 5 ayat (1) huruf b meliputi: - rel - wesel - penambat - bantalan - balas - subbalas; dan - subgrade	4. Prosedur Penanganan Kondisi Darurat 4.3 Bencana Alam - KS/PPKA stasiun yang terkena dampak bencana alam melaporkan kondisi terkini stasiun kepada PPKP. Selanjutnya melakukan: - Koordinasi dengan UPT terkait. - PPKA memberikan informasi kepada seluruh penumpang yang berada di dalam kereta atau di stasiun dengan tidak mengabaikan keselamatan dirinya. - KS/PPKA segera mengidentifikasi situasi dan kondisi yang mungkin akan terjadi karena bencana alam tersebut. - PPKP bertanggung jawab berkoordinasi melakukan pemantauan. Memantau dan memberikan informasi kepada Masinis KA yang ada di petak jalan wilayah pengendaliannya tentang kondisi terkini bencana alam tersebut. Berkoordinasi dengan stasiun dan/atau pejabat terkait. - KS/PPKA mengamankan sarana :

Pasal 133 (1) Dalam penyelenggaraan pengangkutan orang dengan kereta api, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib: - mengutamakan keselamatan dan keamanan orang; - mengutamakan pelayanan kepentingan umum; - menjaga kelangsungan pelayanan pada lintas yang ditetapkan; - mengumumkan jadwal perjalanan kereta api dan tarif angkutan kepada masyarakat; dan - mematuhi jadwal keberangkatan kereta api. (2) Penyelenggara sarana perkeretaapian wajib mengumumkan kepada pengguna jasa apabila terjadi pembatalan dan penundaan keberangkatan, keterlambatan, kedatangan, atau pengalihan pelayanan lintas kereta api disertai dengan alasan yang jelas.	Pasal 12 (1) Pengusaha dalam melaksanakan kegiatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 harus: - menunjuk sumber daya manusia yang mempunyai kompetensi kerja dan kewenangan di bidang K3; - melibatkan seluruh pekerja/buruh; - membuat petunjuk K3 yang harus dipatuhi oleh seluruh pekerja/buruh, orang lain selain pekerja/buruh yang berada di perusahaan, dan pihak lain yang terkait; - membuat prosedur informasi; - membuat prosedur pelaporan; dan - mendokumentasikan seluruh kegiatan.	Pasal 10 (1) Penyelenggara prasarana perkeretaapian harus melakukan simulasi penanganan keadaan darurat di stasiun besar sekurang-kurangnya 1 (satu) kali setiap tahun. (2) Kriteria lokasi dan waktu pelaksanaan simulasi ditetapkan oleh Direktur Jenderal.	- Sedapat mungkin KA dan/atau sarana lain yang berada di lingkungan emplasemen stasiun untuk segera dipasang stoblok. - Memberangkatkan dan/atau memasukkan KA setelah mendapatkan perintah dari PPKP. 5) Melakukan Evakuasi penumpang /Pekerja : - KS/PPKA memandu evakuasi penumpang yang berada di stasiun menuju tempat yang aman dari reruntuhan /goncangan/banjir. Proses evakuasi ini dilakukan dengan tertib dan mengikuti ketentuan jalur evakuasi yang ada di stasiunnya. - Kondektur melakukan evakuasi penumpang KA-nya yang saat itu berhenti di stasiun. - KS/PPKA dapat memerintahkan pekerja lain untuk membantu proses penanganan kondisi darurat. - Pekerja yang saat itu berada di lokasi kejadian wajib membantu tugas KS dalam penanganan kondisi darurat.
Pasal 134 (1) Apabila terjadi pembatalan keberangkatan perjalanan kereta api, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengganti biaya yang telah dibayar oleh orang yang telah membeli karcis. (4) Apabila dalam perjalanan kereta api terdapat hambatan atau gangguan yang mengakibatkan kereta api tidak dapat melanjutkan perjalanan sampai stasiun tujuan yang disepakati, penyelenggara sarana perkeretaapian wajib: Menyediakan angkutan dengan kereta api lain atau moda	Pasal 13 (2) Prosedur pelaporan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 ayat (1) huruf e terdiri atas pelaporan: - terjadinya kecelakaan di tempat kerja; - ketidaksesuaian terhadap peraturan perundang-undangan dan/atau standar; - kinerja K3; - identifikasi sumber bahaya; dan - yang diwajibkan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.	Pasal 21 (1) Untuk keselamatan perjalanan kereta api, penyelenggara prasarana perkeretaapian harus melakukan pemeriksaan jalur kereta api secara berkala, paling sedikit 2 (dua) kali dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam. (2) Pemeriksaan jalur kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh petugas pemeriksa jalur dengan membawa peralatan yang diperlukan. (3) Petugas pemeriksa jalur harus melaporkan kondisi jalur kereta api	adalah : Mendata jumlah korban yang membutuhkan pertolongan lanjutan (harus segera dilarikan ke Rumah Sakit/Puskesmas/Unit Kesehatan lainnya).

transportasi lain sampai stasiun tujuan; atau b. Memberikan ganti kerugian senilai harga karcis.		di wilayah tugasnya kepada petugas pengatur perjalanan kereta api di stasiun akhir tugasnya.	b) Memberikan pertolongan pertama pada korban.
Pasal 135 Penyelenggara Sarana Perkeretaapian yang tidak menyediakan angkutan dengan kereta api lain atau moda transportasi lain sampai stasiun tujuan atau tidak memberi ganti kerugian senilai harga karcis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 134 ayat (4) dikenai sanksi administratif berupa pembekuan izin operasi atau pencabutan izin operasi.	Pasal 18 (2) Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: - pembangunan dan terjaminnya pelaksanaan komitmen; - organisasi; - sumber daya manusia; - pelaksanaan peraturan perundang-undangan bidang K3; - keamanan bekerja; - pemeriksaan, pengujian dan pengukuran penerapan SMK3; - pengendalian keadaan darurat dan bahaya industri; - pelaporan dan perbaikan kekurangan; dan - tindak lanjut audit. Pedoman Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) Kegiatan dalam pelaksanaan rencana K3 Paling sedikit meliputi: 7. Upaya Menghadapi Keadaan Darurat Kecelakaan dan Bencana Industri	(4) Pelaksanaan dan waktu pemeriksaan jalur diatur oleh penyelenggara prasarana perkeretaapian.	7) Pengaturan penumpang yang selamat - KS/PPKA terdekat bertanggung jawab : - Melaporkan Kejadian kepada atasan langsung. - Melakukan koordinasi dengan internal maupun eksternal (apabila diperlukan) - Melakukan koordinasi dengan pihak terkait untuk pengaturan penumpang yang meneruskan perjalanan dan termasuk didalamnya <i>Services Recovery</i>. 8) Evakuasi lanjutan terhadap korban yang membutuhkan perawatan lanjutan - Unit Kesehatan bertanggung jawab untuk : - Menyediakan obat – obatan untuk pertolongan pertama dan melakukan identifikasi korban. - Pengadaan masker dan obat – obatan lainnya yang diperlukan untuk Petugas Stasiun, Awak Sarana KA

Pasal 136 (2) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dalam keadaan tertentu dapat membatalkan perjalanan kereta api apabila terdapat hal-hal yang dapat membahayakan keselamatan, ketertiban, dan kepentingan umum.	Perusahaan harus memiliki prosedur sebagai upaya menghadapi keadaan darurat kecelakaan dan bencana industri, yang meliputi: - penyediaan personil dan fasilitas P3K dengan jumlah yang cukup dan sesuai sampai mendapatkan pertolongan medik; dan - proses perawatan lanjutan. Prosedur menghadapi keadaan darurat harus diuji secara berkala oleh personil yang memiliki kompetensi kerja, dan untuk instalasi yang mempunyai bahaya besar harus dikoordinasikan dengan instansi terkait yang berwenang untuk mengetahui kehandalan pada saat kejadian yang sebenarnya. 8. Rencana dan Pemulihan Keadaan Darurat Dalam melaksanakan rencana dan pemulihan keadaan darurat setiap perusahaan harus memiliki prosedur rencana pemulihan keadaan darurat secara cepat untuk mengembalikan pada kondisi yang normal dan membantu pemulihan tenaga kerja yang mengalami trauma.	Pasal 23 - Perawatan berkala terhadap prasarana perkeretaapian harus dilakukan oleh tenaga perawatan yang memiliki kualifikasi keahlian. - Perawatan prasarana perkeretaapian harus menggunakan peralatan perawatan sesuai dengan standar dan menggunakan komponen sesuai persyaratan teknis.	dan penumpang sepanjang daerah terkena dampak (untuk bencana alam gunung meletus) - Memberikan pertolongan pertama pada korban. - Senior Manager /Manager terkait wilayah Daop/Divre setempat bertanggung jawab mengarahkan jajarannya untuk membantu proses evakuasi korban, pengamanan lokasi, penertiban dan pengendalian penumpang selamat. - Unit Keamanan Stasiun bertanggung jawab terhadap pengamanan aset perusahaan dan barang – barang milik perusahaan yang ada di stasiunnya. - Unit terkait melakukan pemeriksaan kondisi prasarana untuk selanjutnya hasil pemeriksaan tersebut disampaikan kepada KS/PPKA dan diteruskan kepada PPKP - Senior/Manager Operasi bertanggung jawab untuk : - Memantau dan mendapatkan informasi terkini tentang kemungkinan terjadinya bencana susulan. - Memantau jalannya perka.
--	--	---	---

Pasal 144 (1) Apabila terjadi pembatalan keberangkatan perjalanan kereta api, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengirim barang dengan kereta api lain atau moda transportasi lain atau mengganti biaya angkutan barang. (4) Apabila dalam perjalanan kereta api terdapat hambatan atau gangguan yang mengakibatkan kereta api tidak dapat melanjutkan perjalanan sampai stasiun tujuan, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib meneruskan angkutan barang dengan: a. kereta api lain; atau b. moda transportasi lain.		Pasal 77 Awak sarana perkeretaapian dalam mengoperasikan kereta api wajib mematuhi semboyan yang merupakan pesan yang bermakna bagi petugas yang berkaitan dengan perjalanan kereta api yaitu: a. Perintah atau larangan yang ditunjukkan melalui orang atau alat berupa wujud, warna, cahaya atau bunyi meliputi: 1) Isyarat 2) Sinyal 3) Tanda; dan 4) Marka. b. Pemberitahuan tentang kondisi jalur, pembeda batas, dan petunjuk tertentu yang ditunjukkan melalui marka.	iii) Manager Operasi melakukan koordinasi dengan Pemerintah Daerah/BNPB. f) Pimpinan Daerah dan/atau Direksi Anak Perusahaan bertanggung jawab atas segala pelaksanaan penanganan evakuasi sampai dengan tahap pemulihan.
Pasal 157 (1) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian bertanggung jawab terhadap pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api. (2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak pengguna jasa diangkut dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan yang disepakati. (3) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami. (4) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab atas kerugian, luka-luka, atau meninggalnya	1.2 Tanggung Jawab dan Wewenang Untuk Bertindak 1.2.1 Tanggung jawab dan wewenang untuk mengambil tindakan dan melaporkan kepada semua pihak yang terkait dalam perusahaan di bidang K3 telah ditetapkan, diinformasikan dan didokumentasikan. 1.2.2 Penunjukan penanggung jawab K3 harus sesuai peraturan perundang-undangan. 1.2.3 Pimpinan unit kerja dalam suatu perusahaan bertanggung jawab atas kinerja K3 pada unit kerjanya. 1.2.4 Pengusaha atau pengurus bertanggung jawab secara penuh untuk menjamin pelaksanaan SMK3. 1.2.5 Petugas yang bertanggung jawab untuk penanganan keadaan darurat telah	Pasal 78 (1) Selain kewajiban awak sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam pasal 77, awak sarana perkeretaapian yang bertugas menjalankan kereta api harus melaporkan kepada petugas pengatur atau pengendali perjalanan kereta api jika terdapat kejanggalan di jalur kereta api yang sedang dan/atau telah dilewati. (2) Laporan mengenai kejanggalan di jalur kereta api yang sedang dan/atau telah dilewati sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disertai: a. Informasi mengenai kondisi jalur kereta api, sinyal, perlintasan, dan kondisi catu daya; dan	

penumpang yang tidak disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api.	ditetapkan dan mendapatkan pelatihan. 1.2.6 Perusahaan mendapatkan saran-saran dari para ahli di bidang K3 yang berasal dari dalam dan/atau luar perusahaan. 1.2.7 Kinerja K3 termuat dalam laporan tahunan perusahaan atau laporan lain yang setingkat.	b. Kewajiban memasang tanda “<i>pemberitahuan bahwa jalur yang telah dilewati tidak aman atau bahaya</i>” yang dipasang di lokomotif. (3) Laporan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan melalui peralatan telekomunikasi yang direkam. (4) Kewajiban memasang tanda “<i>pemberitahuan bahwa jalur yang telah dilewati tidak aman atau bahaya</i>” sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, sampai di stasiun operasi pertama yang didatangi.	
Pasal 175 (1) Pemeriksaan dan penelitian penyebab kecelakaan kereta api dilakukan oleh Pemerintah. (2) Pelaksanaan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh suatu badan yang dibentuk atau ditugaskan oleh Pemerintah. (3) Hasil pemeriksaan dan penelitian penyebab kecelakaan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (2) yang dibuat dalam bentuk rekomendasi wajib ditindaklanjuti oleh Pemerintah, Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, dan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian serta dapat diumumkan kepada publik.	6.7 Kesiapan Untuk Menangani Keadaan Darurat 6.7.1 Keadaan darurat yang potensial di dalam dan/atau di luar tempat kerja telah diidentifikasi dan prosedur keadaan darurat telah didokumentasikan dan diinformasikan agar diketahui oleh seluruh orang yang ada di tempat kerja. 6.7.2 Penyediaan alat/sarana dan prosedur keadaan darurat berdasarkan hasil identifikasi dan diuji serta ditinjau secara rutin oleh petugas yang berkompeten dan berwenang. 6.7.3 Tenaga kerja mendapat instruksi dan pelatihan mengenai prosedur keadaan darurat yang sesuai dengan tingkat risiko. 6.7.4 Petugas penanganan keadaan darurat ditetapkan dan diberikan pelatihan khusus serta diinformasikan kepada		

	seluruh orang yang ada di tempat kerja. 6.7.5 Instruksi/prosedur keadaan darurat dan hubungan keadaan darurat diperlihatkan secara jelas dan menyolok serta diketahui oleh seluruh tenaga kerja di perusahaan. 6.7.6 Peralatan, dan sistem tanda bahaya keadaan darurat disediakan, diperiksa, diuji dan dipelihara secara berkala sesuai dengan peraturan perundang-undangan, standar dan pedoman teknis yang relevan. 6.7.7 Jenis, jumlah, penempatan dan kemudahan untuk mendapatkan alat keadaan darurat telah sesuai dengan peraturan perundang-undangan atau standar dan dinilai oleh petugas yang berkompeten dan berwenang.		
	6.8 Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan 6.8.1 Perusahaan telah mengevaluasi alat P3K dan menjamin bahwa sistem P3K yang ada memenuhi peraturan perundang-undangan, standar dan pedoman teknis. 6.8.2 Petugas P3K telah dilatih dan ditunjuk sesuai dengan peraturan perundangan-undangan.		
	6.9 Rencana dan Pemulihan Keadaan Darurat 6.9.1 Prosedur untuk pemulihan kondisi tenaga kerja maupun sarana dan peralatan produksi yang mengalami kerusakan telah ditetapkan dan dapat diterapkan sesegera mungkin setelah terjadinya kecelakaan dan penyakit akibat kerja.		

Sumber : Hasil Analisis, 2023

B. Analisis Implementasi Regulasi

Tabel III. 2 Kronologi Banjir Kedunggedeh – Lemahabang Tahun 2021

Hari, tanggal	Kronologi Kejadian
Sabtu, 20 Februari 2021	a. Pada bulan Februari sedang terjadi musim penghujan, sehingga banyak dilakukan pemantauan oleh petugas. Petugas yang lebih sering memeriksa ialah Petugas Pemeriksa Jalan atau PPJ, kemudian dibuat posko daerah rawan di lokasi sekitar. b. Pada Sabtu, 20 Februari 2021 terjadi hujan deras yang mengguyur wilayah Jabodetabek pada malam hari hingga mengakibatkan banjir serta meluapnya sungai yang menyebabkan pondasi jalur kereta api tergenang dan kepala rel tenggelam.
Minggu, 21 Februari 2021	a. Karena intensitas hujan semakin besar dan terus menerus terjadi, yang mengakibatkan kepala rel tenggelam maka Kepala Unit Pelaksana Teknis atau KUPT Lemahabang memutuskan untuk memasang semboyan 3 sekitar dini hari pukul 02.00 – 03.00 WIB hari minggu, 21 Februari 2021. b. Kemudian hal tersebut diinformasikan kepada Pengatur Perjalanan Kereta Api atau PPKA kedua stasiun bersebelahan yaitu Stasiun Kedunggedeh dan Stasiun Lemahabang. PPKA menginformasikan kepada Petugas Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat atau PPKP yaitu PK OC Manggarai. c. Dampak cuaca ekstrim di area Daop 1 Jakarta, mengakibatkan perjalanan KA jarak jauh terhambat. Ruas jalur pada petak jalan antara Kedunggedeh – Lemahabang km 55+100 s.d. 53+600 pukul 09.00 masih terendam banjir. Ketinggian air sampai dengan 150 cm diatas kepala rel. d. Dengan kondisi genangan air yang cukup tinggi tersebut, PT KAI Daop 1 Jakarta melakukan pembatalan perjalanan KA untuk jadwal keberangkatan hari minggu, 21 Februari 2021. Berikut jadwal KA yang dibatalkan dari dan ke Jakarta. 1) 38 Argo Parahyangan/ Gambir – Bandung/ 06.50 - 10.06 2) 43F Argo Parahyangan/ Bandung – Gambir/ 06.00 - 09.23 3) 320 Tegal Ekspres/ Pasar Senen – Tegal/ 09.20 - 14.53 4) 383 Walahar/ Purwakarta – Cikarang/ 05.00 - 06.31 5) 384 Walahar/ Cikarang – Purwakarta/ 05.45 - 07.23 6) 385 Walahar/ Purwakarta – Cikarang/ 09.00 - 10.32 7) 386 Walahar/ Cikarang – Purwakarta/ 07.00 - 08.41 8) 393 Jatiluhur/ Cikampek – Cikarang/ 04.30 - 05.18 9) 13 Argo Muria/ Semarang Tawang – Gambir/ 16.00 - 21.44 10) 25 Argo Cheribon/ Tegal – Gambir/ 14.45 - 19.15 11) 41 Argo Parahyangan/ Bandung – Gambir/ 15.00 - 18.04 12) 42 Argo Parahyangan/ Gambir – Kiaracondong/ 18.40 - 22.03 13) 319 Tegal Ekspres/ Tegal - Pasar Senen/ 15.35 - 20.52 14) 308-305 Serayu/ Purwokerto – Kroya/ 16.30 - 03.45

	15) 387 Walahar/ Purwakarta – Cikarang/ 13.10 - 14.52 16) 388 Walahar/ Cikarang – Purwakarta/ 11.20 - 13.02 17) 389 Walahar/ Purwakarta – Cikarang/ 14.45 - 16.17 18) 390 Walahar/ Cikarang – Purwakarta/ 15.35 - 17.06 19) 391 Walahar/ Purwakarta – Cikarang/ 17.45 - 19.10 20) 392 Walahar/ Cikarang – Purwakarta/ 18.37 - 20.31 21) 394 Jatiluhur/ Cikarang – Cikampek/ 20.14 - 21.40 22) 3 Argo Bromo Anggrek/ Surabaya Pasarturi – Gambir/ 20.35 - 05.19 23) 4 Argo Bromo Anggrek/ Gambir - Surabaya Pasarturi/ 20.30 - 05.12 24) 8A Argo Lawu/ Gambir - Solo Balapan/ 20.00 - 03.44 25) 9A Argo Dwipangga/ Solo Balapan – Gambir/ 19.55 - 03.43 26) 71A Gajayana/ Malang – Gambir/ 14.25 - 03.29 27) 72A Gajayana/ Gambir – Malang/ 18.10 - 07.08 28) 75A Bima/ Surabaya Gubeng – Gambir/ 17.10 - 04.39 29) 76A Bima/ Gambir - Surabaya Gubeng/ 17.00 - 04.26 30) 77 Sembrani/ Surabaya Pasarturi – Gambir/ 18.55 - 04.27 31) 83A Taksaka/ Yogyakarta – Gambir/ 21.05 - 04.15 32) KP101A Singasari/ Blitar - Pasar Senen/ 16.35 - 06.18 33) 106-107 Jayabaya/ Pasar Senen – Malang/ 16.45 - 06.28 34) 129 Dharmawangsa/ Surabaya Pasarturi - Pasar Senen/ 22.35 - 09.25 35) 133A Senja Utama Solo/ Solo Balapan - Pasar Senen/ 18.10 - 03.00 36) 155A Sawunggalih/ Kutoarjo - Pasar Senen/ 19.00 - 02.19 37) 253A Jayakarta/ Surabaya Gubeng - Pasar Senen/ 14.30 - 03.22 38) 254A Jayakarta/ Pasar Senen - Surabaya Gubeng/ 17.10 - 06.36 39) 291A Bengawan/ Purwosari - Pasar Senen/ 21.10 - 06.52 40) 293A Progo/ Lempuyangan - Pasar Senen/ 15.10 - 23.54 41) 306-307 Serayu/ Pasar Senen – Purwokerto/ 20.35 - 06.57 e. Adapun kereta api yang tetap diberangkatkan dengan dialihkan keberangkatannya dari Stasiun Cikampek yaitu KA 2 Argo Bromo Anggrek relasi Gambir – Surabaya Pasar Turi dan PLB 10A Argo Dwipangga relasi Gambir – Solo Balapan. Dua KA yang tetap diberangkatkan dari stasiun cikampek
--	---

	merupakan perjalanan KA dengan jadwal yang masih memungkinkan untuk tetap diupayakan operasionalnya. Penumpang KA tersebut diberangkatkan menggunakan bus menuju stasiun Cikampek dan selanjutnya melanjutkan perjalanan menggunakan jasa KA. f. PT KAI mengembalikan 100% uang tiket bagi pelanggan yang perjalanan KA nya telah dibatalkan. Selain itu pelanggan juga bisa mereschedule perjalanannya untuk keberangkatan di hari lain. g. Sampai dengan pukul 13.30 WIB, kondisi jalur KA petak jalan Kedunggedeh - Lemahabang masih terdampak banjir. Banjir tidak hanya membuat jalur rel tergenang, tetapi aliran air yang deras juga menyebabkan pondasi batu balas pada rel tergerus. Hal inilah yang memerlukan waktu untuk melakukan perbaikan. Karena kondisi arus banjir masih deras, perbaikan jalur KA masih belum dapat dilakukan dengan maksimal.  h. Petugas yang melakukan perbaikan dilokasi, bekerja secara berkala menyesuaikan kondisi cuaca di lapangan.
Senin, 22 Februari 2021	a. Kondisi jalur masih belum aman untuk dilalui KA, sehingga perjalanan KA yang melalui jalur lintas Kedunggedeh-Lemahabang pada keberangkatan tanggal 22 Februari belum dapat dioperasikan. b. Terdapat 42 perjalanan KA keberangkatan 22 Februari 2021 dengan rute dari dan menuju Jakarta sekitarnya yang dibatalkan perjalanannya. c. Pelanggan yang perjalanan KA nya dibatalkan telah dihubungi oleh KAI untuk diinfokan terkait pengembalian tiketnya. KAI akan mengembalikan 100% uang tiket bagi pelanggan yang perjalanan KA nya telah dibatalkan. Pembatalan dapat dilakukan di seluruh stasiun penjualan tiket KA Jarak Jauh/Lokal hingga 30 hari setelah tanggal keberangkatan.

	d. Guna mendukung proses percepatan perbaikan agar menormalkan kembali jalur KA terdampak banjir lintas stasiun Kedunggedeh – Lemahabang, PT KAI Daop 1 Jakarta mengerahkan sekitar 200 pekerja untuk proses pemulihan. e. Selain itu juga diturunkan beberapa alat berat milik PT KAI untuk mendukung proses percepatan penanganan yang terdiri dari 2 unit <i>Multie Tie Tamper</i> (MTT), 2 unit <i>Profile Balast Regulator</i> (PBR), 1 unit TG/Excavator jalan rel dan 1 unit <i>excavator mini</i>. f. Sementara untuk material batu balas yang digunakan dalam perbaikan tersebut berkisar lebih dari 1000 m³.  g. Petugas KAI telah melakukan percepatan perbaikan sehingga pada Selasa sore, jalur rel tersebut sudah bisa dilalui kereta api. Namun, perbaikan belum sepenuhnya tuntas karena petugas mesti melakukan penguatan jalur dengan pemasangan stabling beton pada area-area yang terkikis. Karena itu, kereta api yang melintas di area terdampak banjir dibatasi kecepatannya 10 kilometer per jam. PT KAI bersama Kementerian Perhubungan terus memantau perbaikan rel kereta terdampak banjir.
Selasa, 23 Februari 2021	a. Jalur hilir KA antara stasiun Kedunggedeh – Stasiun Lemahabang, Kab. Bekasi sudah dapat dilewati oleh semua kereta api setelah sebelumnya tergerus oleh banjir. b. Dengan beroperasinya jalur tersebut, maka seluruh kereta api di Daop 1 Jakarta, khususnya dari dan menuju Stasiun Gambir dan Stasiun Pasar Senen, dapat kembali beroperasi. c. KA pertama yang melintasi jalur tersebut adalah KLB D1/10481 pada pukul 10.29. Demi pertimbangan keselamatan, untuk sementara waktu KA yang melintasi jalur tersebut masih dibatasi kecepatannya maksimal 10 km/jam, dan secara bertahap akan semakin ditingkatkan.



- d. Petugas KAI telah melakukan berbagai langkah dan upaya bekerja secara terus menerus 24 jam untuk normalisasi, menguatkan pondasi, menambah batu balas/kricak, dan memadatkan jalur KA dengan menggunakan alat berat serta melakukan penambahan jumlah personil di lokasi.
- e. KAI akan terus melakukan peningkatan kemampuan pada jalur *doube track* tersebut sehingga lintas tersebut dapat dilewati kembali dengan kecepatan normal. Dalam upaya normalisasi ini, seluruh jajaran KAI hingga level Direksi turun langsung ke lapangan untuk ikut memastikan progres pengerjaannya.

Sumber: Hasil Analisis, 2023

IV. KESIMPULAN

Pada peraturan Keputusan Direksi PT KAI masih terdapat hal yang belum tercantum dengan jelas. Risik terjadinya bencana alam sangat beragam seperti gempa bumi, gunung meletus, banjir dan angin puting beliung. Namun pada peraturan tersebut penanggulangan dan evakuasi yang dilakukan masih belum dibedakan berdasarkan bencana alam yang terjadi. Penanganan yang dilakukan pada kejadian banjir Lemahabang-Kedunggedeh pada tahun 2021 sudah mengacu dan berjalan sesuai dengan prosedur yang berisi pada Keputusan Direksi PT KAI dan regulasi yang diterapkan pemerintah seperti Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, PP 50 Tahun 2012, dan PM 24 Tahun 2015 yang terkait dengan penanganan kondisi darurat bencana alam.

V. SARAN

Perlu dilakukan kajian lebih mendalam untuk memperjelas peraturan yang ada terkait dengan upaya penanggulangan dan evakuasi yang dilakukan. Sebab risiko terjadinya bencana alam sangat beragam. Sehingga dapat menciptakan regulasi yang lebih jelas untuk setiap risiko kondisi darurat bencana alam. Diharapkan ketika terjadi kembali kondisi darurat bencana alam dapat mengikuti Standar Operasional Prosedur yang telah ditetapkan sebagai pedoman dalam penanganan kondisi darurat guna meminimalkan jumlah korban dan dampak kerugian bagi perusahaan.

VI. DAFTAR PUSTAKA

- Kementerian Perhubungan, (2007). *Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Pemerintah Pusat, (2012). *Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2012 tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Jakarta: Pemerintah Pusat.
- Kementerian Perhubungan. (2012). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2012 tentang Persyaratan Teknis Jalur Kereta Api*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Kementerian Perhubungan. (2015). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2015 tentang Persyaratan Teknis Standar Keselamatan Perkeretaapian*: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Kementerian Perhubungan. (2018). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 69 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian*: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Annilawati, N., & Fitri, A. (2019). *Analisis Sistem Tanggap Darurat Bencana Rumah Sakit X di Jakarta Selatan Tahun 2018*. Jurnal Ilmiah Kesehatan Masyarakat Vol. 22 Edisi 2, 2019, 147-151.
- Aprilisa, S. (2019). *Analisis Sistem Tanggap Darurat Pada Light Rail Transit (LRT) Sumatera Selatan*. Indralaya: Sriwijaya University Institutional Repository.
- Maghfiroh, N. (2018). *Rekomendasi Pengendalian Bencana Banjir Berdasarkan Zona Risiko di Kabupaten Sidoarjo*. Surabaya.
- Malik, & Murtianto. (2010). *Rekomendasi Pengendalian Bencana Banjir Berdasarkan Zona Risiko di Kabupaten Sidoarjo*.
- Pratiwi, M., Lestari, F., & Ridwansyah. (2013). Analisis Implementasi Sistem Tanggap Darurat Berdasarkan Asosiasi Perlindungan Kebakaran Nasional 1600. Jurnal Kesehatan Masyarakat Nasional Vol. 7, No. 10, Mei 2013, 435-439.

- Pujianto, D. (2020). *Analisis Implementasi Sistem Tanggap Darurat Kereta Commuterline Lintas Bogor-Tanah Abang terhadap Petak Jalan Rawan Bencana*. Madiun.
- Setiawan, A. (2020). *Analisis SOP Tanggap Darurat Perjalanan KA Pada Petak Jalan Rawan Bencana (Semarang Tawang-Alastua)*.