

**Implementasi UU No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian
(Studi Kasus Tentang Pemeriksaan dan Penelitian Kecelakaan
Kereta Api di Kantor Pusat PT.KAI (Persero) Bandung)**

Oleh :

Mega Fitria Ayuningputri, R. Slamet Santoso, Dyah Lituhayu

**Jurusan Administrasi Publik
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Diponegoro**

Jl. Profesor Haji Sudarto, Sarjana.Hukum Tembalang Semarang Kotak Pos 1269

Telepon (024) 7465407 Faksimile (024) 7465405

Laman : <http://www.fisip.undip.ac.id> email fisip@undip.ac.id

ABSTRACT

The train is one of the mass transport that demanded by the public. PT.KAI(Persero) is a sole operator of organizing railway in Indonesia. The Vision and Mission of PT.KAI(Persero) is providing service and safety to the public as a train users.

In 2007-2011 there was a train accident with the same factor from the train itself. Based on Law No.23 Tahun 2007 about Railways, there was a discussion of investigation and research of train accidents ,in which the discussion was intended to minimize the railway accidents.

Implementation of transparency investigation reports and research train accident done by PT.KAI (Persero) deficient, because PT.KAI (Persero) give information is still common, simple, and temporary to public, the description of the results of investigation reports and research train accident PT.KAI (Persero) should be valid and must announce it to public in accordance with the contents of the Law No.23 Tahun 2007 of the Railways.

Keywords : Implementation, Transparency

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Menggunakan kereta api orang dapat bergerak dengan mudah dari satu kota ke kota lain di Pulau Jawa, bahkan di kota besar seperti di Jakarta, Bandung, dan kota lainnya kereta api menjadi andalan bagi penduduk di wilayah *hinterland* sebagai kereta komuter.

Saat ini, angkutan kereta api di Indonesia masih diselenggarakan oleh operator tunggal, yakni PT. KAI (Persero), semakin meningkatnya jumlah pengguna kereta api, maka PT. KAI (Persero) dituntut untuk lebih meningkatkan keselamatan, ketepatan waktu, kemudahan pelayanan dan kenyamanan. Gangguan terhadap penumpang maupun barang yang diangkut kereta api sangat mempengaruhi kredibilitas operator.

Undang – Undang Nomor 23 tahun 2007, Peneliti mengambil fokus pada BAB

XIV Pasal 175 ayat (3) tentang penelitian dan pemeriksaan kecelakaan kereta api, yang berisi mengenai “ *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*”

Masalah kecelakaan yang sering terjadi menyebabkan keresahan yang dirasakan oleh masyarakat. Masyarakat kurang paham mengenai faktor – faktor apa saja yang menyebabkan kecelakaan itu terjadi.

PT.KAI (Persero) sebagai sarana penyelenggaraan perkeretaapian melakukan publikasi kepada masyarakat mengenai hasil laporan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api agar masyarakat mengetahui informasi mengenai kecelakaan kereta api.

Tabel 1.2

Data Kecelakaan Kereta Api Tahun 2007 – 2011

TAHUN	JUMLAH KECELAKAAN	JENIS KECELAKAAN			KORBAN JIWA	
		TUBRUKAN ANTAR KA	ANJLOKAN / TERGULING	TUBRUKAN KA & ANGKUTAN LAIN	MENINGGAL	LUKA-LUKA
2007	140	3	117	20	34	292
2008	131	3	107	21	45	151
2009	74	5	48	21	57	198
2010	40	3	29	8	60	189
2011	54	1	53	0	4	19
TOTAL	439	15	354	70	200	849

Sumber : Direktorat Jendral Perkeretaapian dan Data PLH Dir Keselamatan

Kecelakaan kereta api (KA) itu sendiri dapat didefinisikan sebagai terjadinya salah satu peristiwa tabrakan

antara kereta api dengan kereta api, tabrakan antara kereta api dengan kendaraan lain, kereta api terguling,

adanya banjir/longsor, menabrak orang ataupun pelemparan batu pada kereta api. Dari klasifikasi di atas, yang menjadi fokus penelitian ini adalah kecelakaan kereta api yang berhubungan dengan tabrakan antara kereta api dengan kendaraan lain.

Persilangan kereta api sebagai perpotongan antara jalan raya dan rel lintasan kereta api merupakan lokasi potensial untuk terjadinya tabrakan antara kereta api dengan kendaraan lain. Adanya perpotongan yang sebidang antara lintasan kereta api dan jalan raya menimbulkan banyak konflik yang sangat potensial untuk terjadinya kecelakaan kereta api yang serius, mengingat selalu ada saat-saat kereta api dan kendaraan bermotor harus melewati persilangan secara bersamaan (PJKA Bandung, 1986).

Human error merupakan salah satu penyebab kecelakaan kereta api. *Human error* pada persilangan jalan menjadi salah satu penyebab yang sering kali terjadi. Baik itu disebabkan oleh petugas jaga persilangan KA yang lalai dalam penjadwalan jam lewat kereta ataupun pada kendaraan baik bermotor ataupun tidak yang kurang memahami keselamatan dalam berkendara. Selain itu juga dapat disebabkan *human error* pada masinis kereta yang kurang mekanisme dalam mengatasi berbagai situasi yang mungkin terjadi pada kereta api yang dikendarainya. PT.KAI (Persero) memberikan suatu pengembangan dan pelatihan kepada SDM yang berkaitan dengan pengoperasian kereta api agar PT.KAI (Persero) memiliki kualitas SDM yang lebih baik lagi.

B. TUJUAN

Tujuan penelitian adalah suatu pernyataan tentang informasi (data) apa yang akan digali (ingin diketahui) melalui penelitian. Sedangkan penelitian ini dimaksudkan dengan tujuan adalah :

1. Mendeskripsikan pelaksanaan kebijakan UU No. 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian khususnya

Pengguna kendaraan bermotor seharusnya melihat rambu lalu lintas di jalan raya yang berkaitan dengan adanya kereta api yang sedang beroperasi melewati jalan raya. Banyaknya terjadinya kecelakaan kereta api di jalan raya, dikarenakan tidak adanya petugas palang pintu yang menjaga ketertiban pada saat kereta api melewati jalan raya. Penjaga dari palang pintu yang berada di jalan raya merupakan pegawai dari dinas perhubungan setempat, bukan berasal dari Daerah Operasi PT.KAI (Persero).

Sarana dan Prasarana merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan kereta api. Sarana dan Prasarana yang sudah tidak mendukung untuk pengoperasian kereta api. Kereta api yang sudah berumur lebih dari 40 tahun masih digunakan PT.KAI (Persero) untuk pengoperasian kereta api, seharusnya sarana dan prasarana yang sudah tidak layak haru segera diperbaiki agar masyarakat dapat diberikan fasilitas yang memadai untuk meminimalisir kecelakaan kereta api. PT.KAI (Persero) bekerjasama dengan Pemerintah Pusat yaitu Kementerian Perhubungan untuk pemeliharaan sarana dan prasarana yang sudah tidak layak untuk digunakan beroperasi.

Kondisi sarana dan prasarana berbanding lurus dengan kemampuan operator menjamin keselamatan penumpangnya. Makin buruk kondisi sarana dan prasarana, makin rentan terhadap kemungkinan kecelakaan yang mengancam keselamatan penumpang atau masyarakat sekitar jalur kereta api.

- pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api.
2. Mengidentifikasi faktor-faktor penentu dalam pelaksanaan kebijakan UU No. 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian khususnya pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api

C. TEORI

Dalam penelitian ini teori yang digunakan adalah :

I. Paradigma Administrasi Publik

NPM dipandang sebagai pendekatan dalam administrasi publik yang menerapkan pengetahuan dan pengalaman yang diperoleh dalam dunia manajemen bisnis dan disiplin yang lain untuk memperbaiki efisiensi, efektivitas dan kinerja pelayanan publik pada birokrasi modern (dalam Keban, 2008:36).

II. Implementasi Kebijakan Publik

Kebijakan yang telah direkomendasikan untuk dipilih oleh *policy makers* bukanlah jaminan bahwa kebijakan tersebut pasti berhasil dalam implementasinya. Ada banyak variabel yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan baik yang bersifat individual maupun kelompok/institusi. Implementasi dari suatu program melibatkan upaya-upaya *policy makers* untuk mempengaruhi perilaku birokrat pelaksana agar bersedia memberikan pelayanan dan mengatur perilaku kelompok sasaran (dalam Subarsono, 2005:87).

III. Model Implementasi Kebijakan

Dalam penelitian ini menggunakan faktor-faktor yang terdapat pada model implementasi kebijakan George Edward III. Model implementasi kebijakan yang berperspektif *top-down* dikembangkan oleh George C. Edward III. Menurut George Edward III (dalam Nugroho, 2011:636) terdapat empat variabel yang sangat menentukan keberhasilan implementasi suatu kebijakan, yaitu komunikasi (*communication*), sumber daya (*resource*), disposisi (*dispositions or attitudes*), dan struktur birokrasi (*bureaucratics structure*). Ke empat faktor di atas harus dilaksanakan secara simultan karena antara satu dengan yang lainnya memiliki hubungan yang erat.

D. METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode, sebagai berikut:

I. Desain Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif deskriptif. Penelitian kualitatif deskriptif ini dimaksudkan untuk menggambarkan latar dan interaksi yang kompleks dari partisipan serta variabel-variabel menurut pandangan dan definisi partisipan. Penelitian kualitatif deskriptif merupakan penelitian yang dimaksudkan untuk mengumpulkan informasi mengenai status variabel, gejala, atau keadaan yang ada, yaitu keadaan gejala menurut apa adanya pada saat penelitian dilakukan.

II. Situs Penelitian

Fokus yang digunakan Peneliti adalah Implementasi UU No 23 Tahun 2007, dan Lokus yang digunakan oleh Peneliti adalah Kantor Pusat PT.KAI (Persero) Bandung

III. Subjek Penelitian

Jumlah informan disini bisa sedikit atau banyak tergantung dari perkembangan di lapangan. *Key informan* dalam hal ini adalah JMI Hubungan Eksternal Divisi Humas Kantor Pusat PT.KAI (Persero) Bandung. Informan yang digunakan Peneliti yaitu Manager Admis Teknis Divisi SHE Kantor Pusat PT.KAI (Persero) Bandung, Manager Staf Divisi SHE Kantor Pusat PT.KAI (Persero) Bandung dan Asisten Manager Opsar Divisi Operasional PT.KAI (Persero) DAOP 4 Semarang.

IV. Fenomena Penelitian

Fenomena yang digunakan oleh Peneliti yaitu sebagai berikut :

1. Ketepatan Target
Sebagaimana disampaikan, koordinasi, komunikasi dan kerjasama yang baik antar lembaga pelaksana kebijakan itu akan mempengaruhi keberhasilan implementasi.
2. Ketepatan Tujuan

Sosialisasi kebijakan kepada mereka yang akan melaksanakan kebijakan sangatlah penting karena hal ini sangat mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan. Pelaksanaan kebijakan pada tingkat yang paling bawah (*street level bureaucracy*) harus diberikan informasi yang menyeluruh dan utuh mengenai kebijakan publik yang akan diambil.

3. Konsistensi

Tahapan atau prosedur dari kebijakan harus konsisten dan jelas, agar kebijakan tersebut dapat berjalan sesuai dengan tujuan awal dibuat kebijakan tersebut

Implementasi yang penulis gunakan yaitu implementasi dengan menggunakan pendekatan Top Down (George Edward). Pendekatan top down tersebut memiliki 4 (empat) faktor yaitu sebagai berikut : (dalam Tangkilisan, 2003 : 19 – 145)

1. Komunikasi

Komunikasi merupakan sarana untuk menyebarkan informasi, baik dari atas ke bawah maupun dari bawah ke atas. Komunikasi indikatornya terdiri dari transmisi, kejelasan dan konsistensi

2. Sumberdaya

Tidak menjadi masalah bagaimana jelas dan konsisten implementasi program dan bagaimana akuratnya komunikasi dikirim. Jika personel yang bertanggungjawab untuk melaksanakan program kekurangan sumberdaya dalam melakukan tugasnya. Sumberdaya memiliki indikator-indikator yang mempengaruhi implementasi terdiri dari staf, informasi, kewenangan, dan fasilitas.

3. Disposisi

Hal ini berkaitan dengan bagaimana sikap implementor dalam mendukung suatu implementasi kebijakan. Implementator yang dimaksud disini adalah pemerintah. Disposisi memiliki indikator-indikator yang mempengaruhi implemetasi terdiri dari staffing birokrasi dan insentif.

4. Struktur Birokrasi

Suatu kebijakan seringkali melibatkan beberapa lembaga atau organisasi dalam proses implementasinya, sehingga diperlukan koordinasi yang efektif antar lembaga-lembaga terkait dalam mendukung keberhasilan implementasi.

Struktur birokrasi memiliki indikator-indikator yang mempengaruhi implementasi terdiri dari prosedur pengoperasian standart (SOP) dan Fragmentasi.

V. Jenis Data

Jenis data yang digunakan oleh Peneliti adalah jenis data sekunder dan jenis data primer

VI. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan oleh Peneliti adalah wawancara, observasi, dokumentasi dan studi pustaka

VII. Analisis dan Intepretasi Data

Analisis data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis domain (Sugiyono, 2010 : 256) dilakukan oleh memperoleh gambaran umum dan menyeluruh tentang situasi sosial yang diteliti.

VIII. Kualitas Data

Penelitian kualitatif ini menggunakan triangulasi teknik hal ini berarti peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berbeda-beda untuk mendapatkan data dari sumber yang sama (dalam Sugiyono, 2011:241).

PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

Berdasarkan hasil wawancara dari beberapa informan mengenai pelaksanaan kebijakan perkeretaapian khususnya pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api, terbukti bahwa adanya hambatan dalam pelaksanaan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api dan transparansi hasil laporan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api. Hambatan dalam hal waktu dan keterbukaan pegawai PT.KAI (Persero) dalam melakukan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api membuat permasalahan di intern PT.KAI (Persero). Transparansi hasil laporan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api yang dilakukan oleh PT.KAI (Persero) kepada masyarakat masih bersifat umum, sederhana, dan sementara.

B. Analisis

I. Implementasi Kebijakan Perkeretaapian mengenai Pemeriksaan dan Penelitian Kecelakaan Kereta Api di Kantor Pusat PT.KAI (Persero) Bandung

KETEPATAN TARGET

Implementasi Kebijakan Perkeretaapian mengenai pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api kurang mendapatkan perhatian dari Pemerintah Pusat khususnya Kementerian Perhubungan. Pemerintah kurang memberikan fasilitas prasarana untuk mendukung operasional perkeretaapian. Pemerintah tidak memberikan dana pemeliharaan untuk fasilitas prasarana, selama ini PT.KAI (Persero) yang dibebankan dana untuk pemeliharaan sarana dan prasarana. Koordinasi Pemerintah dan PT.KAI (Persero) yang kurang baik membuat pelaksanaan perkeretaapian menjadi kurang sesuai dengan apa yang diharapkan oleh target kebijakan yaitu masyarakat pengguna kereta api.

KETEPATAN TUJUAN

Tujuan dari kebijakan perkeretaapian mengenai pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api adalah meminimalisir kecelakaan kereta api. Dalam pelaksanaannya masih terdapat kecelakaan kereta api dengan faktor penyebab kecelakaan yang sama antara lain *human error*, sarana prasarana dll. Peran pemerintah dalam mencapai keberhasilan tujuan dinilai sangat penting, dikarenakan pemerintah mempunyai peran memberikan fasilitas prasarana, evaluasi terhadap kebijakan perkeretaapian dan pengontrol dari kebijakan perkeretaapian. Tujuan dari transparansi hasil laporan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api adalah memberikan keterbukaan informasi kepada masyarakat agar masyarakat mengetahui faktor penyebab kecelakaan kereta api,. Implementasi dari pelaksanaan kebijakan mengenai transparansi hasil laporan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api dinilai kurang baik dikarenakan PT.KAI (Persero) melalui Divisi Humas kurang memberikan keterbukaan informasi kepada masyarakat.

KONSISTENSI

Tahapan dalam melaksanakan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api dilakukan oleh Divisi SHE (Safety Health and Environment) dan telah diatur dalam peraturan intern PT.KAI (Persero) Reglemen 23, sedangkan untuk tahapan dalam melaksanakan transparansi kepada publik tidak ada peraturan intern maupun ekstern sebagai pedoman melaksanakan tahapan transparansi hasil laporan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api, padahal PT.KAI (Persero) menurut UU No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian diharuskan untuk melakukan publikasi kepada publik.

II. Faktor-Faktor Penentu Pelaksanaan Kebijakan Perkeretaapian Tentang Pemeriksaan dan Penelitian Kecelakaan Kereta Api di Kantor Pusat PT.KAI (Persero) Bandung

KOMUNIKASI

Pelaksanaan kebijakan Perkeretaapian mengenai pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api dalam hal komunikasi antara PT.KAI (Persero) dengan masyarakat dinilai kurang baik dikarenakan PT.KAI (Persero) kurang memberikan kejelasan informasi kepada masyarakat mengenai transparansi hasil laporan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api. Informasi yang diberikan kepada masyarakat hanya bersifat umum, sederhana, dan sementara. Kebijakan yang membahas mengenai transparansi hasil laporan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api hanya ada dalam UU No. 23 Tahun 2007 tetapi untuk kebijakan PP / Peraturan Menteri / Instruksi Direksi tidak ada yang mengatur mengenai transparansi hasil laporan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api, adanya unsur pemotongan pembahasan mengenai transparansi hasil laporan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api.

SUMBERDAYA

Sumber Daya Manusia yang dimiliki oleh PT.KAI (Persero) sudah memadai dikarenakan adanya divisi SHE (Safety Health and Environment) dalam melaksanakan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api. Kewenangan yang dimiliki oleh PT.KAI (Persero) dalam hal melakukan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api dan transparansi hasil laporan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api mutlak dikarenakan PT.KAI (Persero) memiliki divisi yang mendukung untuk melaksanakan hal tersebut. Fasilitas yang dimiliki oleh PT.KAI (Persero) 80% sudah memadai sehingga PT.KAI (Persero) dapat melakukan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api.

DISPOSISI

Adanya hambatan dari pelaksanaan kebijakan perkeretaapian tentang pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api yaitu mengenai waktu dan keterbukaan pegawai. Masyarakat menginginkan segala sesuatunya secara

instan tetapi tidak berlaku dalam hal pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api dikarenakan membutuhkan banyak waktu untuk melakukan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api. Keterbukaan pegawai yang terlibat dalam kecelakaan kereta api merupakan hal yang penting dikarenakan dari data / informasi pegawai yang terlibat kecelakaan kereta api PT.KAI (Persero) dapat memperoleh data yang fakta untuk direkomendasikan hasil laporan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api, apabila pegawai masih menutupi kejadian sebenarnya PT.KAI (Persero) tidak dapat melakukan evaluasi untuk di kemudian hari.

STRUKTUR BIROKRASI

Pelayanan yang diberikan oleh PT.KAI (Persero) sudah sesuai dengan SOP yang berlaku. Pelayanan yang memadai membuat masyarakat pengguna kereta api dapat menikmati fasilitas yang diberikan PT.KAI (Persero). Komitmen pegawai merupakan hal yang penting dalam pelaksanaan kebijakan perkeretaapian dikarenakan pegawai harus melaksanakan sesuai dengan peraturan yang sudah ditetapkan.

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Implementasi kebijakan perkeretaapian mengenai pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api belum berjalan secara optimal, masih kurang transparansinya yang dilakukan PT.KAI (Persero) dalam hal memberikan informasi mengenai pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api dan masih adanya hambatan dalam hal pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api. Permasalahan tersebut telah disimpulkan oleh Peneliti berdasarkan fenomena-fenomena yang ada, yaitu sebagai berikut :

I. Implementasi Kebijakan Perkeretaapian Tentang Pemeriksaan dan Penelitian Kecelakaan Kereta

Api di Kantor Pusat PT.KAI (Persero) Bandung

1. **Ketepatan Target**
Fenomena ketepatan target pada Kebijakan Perkeretaapian mengenai pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api dinilai masih kurang baik, dikarenakan koordinasi yang dilakukan PT.KAI (Persero) dengan Pemerintah belum mendapatkan hasil yang maksimal, dimana Pemerintah memberikan porsi kecil terhadap transportasi kereta api.
2. **Ketepatan Tujuan**
Fenomena ketepatan tujuan pada Kebijakan Perkeretaapian mengenai pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api dinilai masih kurang baik, dikarenakan tujuan dari kebijakan perkeretaapian untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan kereta api masih belum bisa terealisasikan sesuai dengan visi dan misi PT.KAI (Persero).
3. **Konsistensi**
Fenomena konsistensi pada Kebijakan Perkeretaapian mengenai pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api sudah terlihat baik pada mekanismenya, tetapi pada mekanisme transparansi hasil laporan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api masih kurang baik, dikarenakan PT.KAI (Persero) melakukan publikasi hanya bersifat umum, sederhana, dan sementara.

II. Faktor-Faktor Penentu Pelaksanaan Kebijakan Perkeretaapian Tentang Pemeriksaan dan Penelitian Kecelakaan Kereta Api

1. **Komunikasi**
Fenomena komunikasi pada Kebijakan Perkeretaapian

mengenai pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api dinilai masih kurang baik, dikarenakan kurang melakukan publikasi hasil laporan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api kepada masyarakat. Komunikasi yang dilakukan hanya bersifat umum, sederhana dan sementara.

2. **Sumberdaya**
Fenomena sumberdaya pada Kebijakan Perkeretaapian mengenai pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api dalam informasi dan kewenangan dinilai masih kurang baik, dikarenakan PT.KAI (Persero) belum dapat memanfaatkan fasilitas dengan baik untuk memberikan informasi hasil pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api secara spesifik kepada masyarakat.
3. **Disposisi**
Fenomena disposisi pada Kebijakan Perkeretaapian mengenai pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api dinilai masih kurang baik, dikarenakan masih adanya hambatan yang cukup pelik dan sudah sering terjadi dalam melakukan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api.
4. **Struktur Birokrasi**
Fenomena struktur birokrasi pada Kebijakan Perkeretaapian mengenai pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api dinilai baik, dikarenakan PT.KAI (Persero) sudah mempunyai inovasi meningkatkan pelayanan masyarakat terutama keselamatan penumpang kereta api dan komitmen pegawai

sudah sesuai dengan 5 pilar utama budaya perusahaan dari PT.KAI (Persero).

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka dapat diketahui permasalahan pelaksanaan kebijakan perkeretaapian khususnya mengenai pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api di Kantor Pusat PT.KAI (Persero) Bandung, maka Peneliti memberikan saran atau rekomendasi atas permasalahan yang muncul berdasarkan fenomena, yaitu sebagai berikut :

I. Implementasi Kebijakan Perkeretaapian Tentang Pemeriksaan dan Penelitian Kecelakaan Kereta Api di Kantor Pusat PT.KAI (Persero) Bandung

1. PT.KAI (persero) memperbaiki koordinasi dengan Pemerintah, agar pelaksanaan kebijakan perkeretaapian dapat berjalan yang diharapkan. Koordinasi yang dilakukan PT.KAI (Persero) dengan Pemerintah yaitu diharapkan Pemerintah dapat melakukan intervensi yang lebih besar dengan memberikan perhatian dan dukungan dalam hal pemenuhan dana dan prasarana.
2. Peneliti memberi saran, agar PT.KAI (Persero) melakukan sosialisasi mengenai pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api kepada masyarakat secara spesifik. Sosialisasi yang dilakukan PT.KAI (Persero) bersifat khusus mengenai pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api.
3. Tahapan atau mekanisme dalam transparansi hasil pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api harus dilakukan oleh divisi Humas secara khusus dan menyeluruh. Peneliti memberikan

saran, agar mekanisme transparansi hasil laporan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api wajib dilakukan oleh PT.KAI (Persero) sebagai sarana penyelenggaraan perkeretaapian

II. Faktor-Faktor Penentu Kebijakan Perkeretaapian Tentang Pemeriksaan dan Penelitian Kecelakaan Kereta Api di Kantor Pusat PT.KAI (Persero) Bandung

1. Komunikasi yang diberikan PT.KAI (Persero) kepada masyarakat mengenai hasil laporan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api kurang transparansi, seharusnya PT.KAI (Persero) memberikan komunikasi kepada masyarakat agar masyarakat dapat lebih percaya untuk menggunakan transportasi kereta api. Peneliti menyarankan UU No 23 Tahun 2007 mengenai Perkeretaapian dan PP No 56 Tahun 2009 mengenai penyelenggaraan perkeretaapian mempunyai satu BAB khusus membahas mengenai transparansi hasil laporan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api, sehingga PT.KAI (Persero) melakukan komunikasi yang baik kepada masyarakat. Kecelakaan kereta api melibatkan nyawa penumpang kereta api, sehingga penting bagi PT.KAI (Persero) melakukan komunikasi penyampaian informasi hasil laporan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api secara jelas dan konsisten.
2. Sumberdaya dalam kewenangan PT.KAI (Persero) mempublikasikan hasil transparansi laporan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api mempunyai andil yang sempit, sehingga PT.KAI

- (Persero) mempublikasikan informasi yang bersifat umum, sementara dan sederhana. Peneliti memberikan saran, agar PT.KAI (Persero) melalui divisi Humas melakukan transparansi hasil laporan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api secara efektif dan efisien, karena dalam UU No 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian, PT.KAI (Persero) sebagai sarana penyelenggara perkeretaapian diwajibkan untuk melakukan transparansi kepada publik.
3. Hambatan terhadap pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api adalah kurang keterbukaan yang dilakukan pegawai PT.KAI (Persero) yang andil dalam kecelakaan kereta api. Peneliti memberikan saran, adanya pendidikan dan pelatihan yang bertujuan meningkatkan komitmen dan disiplin kerja yang baik. PT.KAI (Persero) juga harus melakukan perubahan sistem rekrutmen untuk para pegawai baru, agar pegawai yang baru memiliki ketrampilan, kemampuan, komitmen, kejujuran, dan tanggung jawab terhadap pekerjaannya. Adanya *punishment* yang dapat membuat pegawai menjadi jera untuk melakukan kesalahan-kesalahan yang fatal dalam penanganan kecelakaan kereta api.
 4. Riset lanjutan untuk yang berminat melanjutkan penelitian implementasi UU No 23 Tahun 2007 tentang kebijakan perkeretaapian studi kasus pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api, dapat memfokuskan terkait dengan tema transparansi hasil laporan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api yang dilakukan PT.KAI (Persero) terhadap masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

- Keban, Yermias. T. 2008. Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik Konsep, Teori, dan Isu. Yogyakarta : Penerbit Gava Media
- Nugroho, Riant. 2011. Public Policy (edisi ketiga). Jakarta : Elex Media Komputindo.
- Subarsono, AG. 2005. *Analisis Kebijakan Publik (Konsep, Teori dan Aplikasi)*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Sugiyono. 2010. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung : Alfabeta.

Sugiyono. 2011. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung : Alfabeta.

Tangkilisan, Hessel Nogi S. 2003. Implementasi Kebijakan Publik. Yogyakarta : YPAPI.

Non Buku :

- Undang-Undang No 23 Tahun 2007 BAB XIV Pasal 175 ayat (3) mengenai Pemeriksaan dan Penelitian Kecelakaan Kereta Api
- Surat Keputusan Direktur Jenderal Kepala Jawatan Kereta Api REGLEMEN 23 (R 23) Peristiwa Luar Biasa
- Instruksi Direktur Nomor: 9/PS.107/KA-2011 Tentang Pelaksanaan CO di daerah

