

SOSIALISASI KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA KEPADA PENJAGA JALAN LINTASAN PERSIMPANGAN SEBIDANG JAWA TIMUR DENGAN METODE PRAKTIK

Wawan Riyanta^{1*}, Yuwono Wiarco², Handoko³

^{1*,2,3} Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun

wawanriyanta@ppi.ac.id

Abstrak

Tingkat kesadaran keselamatan berkendara pengguna jalan di perlintasan sebidang masih cukup rendah, sehingga peran Penjaga Lintas Perkeretaapian menjadi sangat penting untuk memahami dan melaksanakan langkah Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) serta melaksanakan pertolongan pertama pada kecelakaan (P3K). Sosialisasi Kesehatan Dan Keselamatan Kerja Kepada Penjaga Jalan Lintasan (PJJ) Persimpangan Sebidang Jawa Timur Dengan Metode Praktik dilakukan untuk menambah pemahaman dan kemampuan petugas dalam meminimalkan resiko kecelakaan kerja di area pos jaga perlintasan sebidang. Tahapan sosialisasi meliputi (a) penyampaian Tujuan Pembelajaran yaitu meliputi peserta memiliki pengetahuan dan mampu melakukan identifikasi bahaya ditempat kerja, peserta mampu mengembangkan sistem kontrol kerja dan manajemen pencegahan kecelakaan di area kerja dan peserta mengetahui dan mampu melaksanakan pertolongan pertama pada kecelakaan (P3K), (b) penyampaian materi pembelajaran meliputi pemahaman Bahaya dan Risiko, identifikasi Bahaya dan penilaian resiko, job Safety Analysis, pengendalian Bahaya dan Risiko, dan dasar Pertolongan Pertama pada kecelakaan (P3K), (c) Mendemonstrasikan Unjuk Kerja dan Latihan Praktik/Simulasi dengan pengambilan keputusan mitigasi bahaya menggunakan standar OHSAS 18001 serta kegiatan observasi lapangan menggunakan *metode Hazard Identification Risk Assessment and Determining Control (HIRADC)*, sehingga diharapkan peserta dapat memahami teori dan mampu melaksanakan praktek Pertolongan Pertama pada Kecelakaan (P3K). Hasil wawancara kepada petugas yang telah mengikuti sosialisasi tersebut dapat membantu proses uji kompetensi Sertifikat Kecakapan Penjaga Perlintasan Kereta Api

Kata Kunci: Praktek, OHSAS, HIRADC

Pendahuluan

Perlintasan sebidang merupakan perlintasan pada tanah dan elevasi yang sama antara jalur rel kereta api dan jalan. Terdapat dua jenis perlintasan sebidang yaitu perlintasan sebidang berpalang pintu serta tanpa palang pintu. Pada perlintasan sebidang berpalang pintu terdapat petugas yang disebut dengan Penjaga Jalan Lintasan (PJJ). PJJ memiliki tugas mengamankan perjalanan kereta api di perlintasan sebidang. Januari hingga Agustus 2022, telah terjadi 188 kasus kecelakaan di perlintasan sebidang. Dengan rincian 29 kasus di perlintasan dijaga dan 159 kasus di perlintasan tidak dijaga (Humas KAI, 2022). Dari data tersebut dapat dilihat bahwa perlintasan yang dijaga masih terdapat kasus kecelakaan.

Sejalan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan, perlu adanya Penjaga Jalan Lintasan bersertifikasi sebagai salah satu komponen penjamin peningkatan keselamatan transportasi terutama pada perlintasan sebidang (Salim & Agus. 2007). Tingkat kepatuhan pengguna jalan pada perlintasan sebidang cukup rendah, hal tersebut terlihat dari tingkat kecelakaan yang cukup tinggi di perlintasan sebidang terutama berasal dari human eror. Pelanggaran rambu atau bahkan perilaku menerobos perlintasan sebidang pada saat palang perlintasan telah tertutup merupakan contoh dari rendahnya kesadaran berkendara pengguna jalan.

*Correspondent Author: wawanriyanta@ppi.ac.id

Kondisi tersebut menuntut Penjaga Jalan Lintasan memahami dan mampu menerapkan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) sehingga dapat melakukan langkah pencegahan serta penanganan kecelakaan (Ramadhan, 2017). Pelaksanaan Diklat PJJ di Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun berdasarkan kurikulum Diklat yang telah dimiliki oleh PPI madiun sebagai penyelenggara Diklat Perkeretaapian resmi sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 240 Tahun 2021 tentang Akreditasi Lembaga Pendidikan Dan Pelatihan Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun dengan cakupan (1) Awak sarana perkeretaapian (ASP); (2) Pengatur perjalanan kereta api dan pengendali perjalanan kereta api (PPKA); (3) Tenaga pemeriksaan sarana perkeretaapian; (4) Tenaga perawatan sarana perkeretaapian; (5) Tenaga pemeriksa prasarana perkeretaapian; (6) Tenaga perawatan prasarana perkeretaapian; (7) Tenaga penguji sarana perkeretaapian; (8) Tenaga penguji prasarana perkeretaapian; serta (9) Penjaga perlintasan kereta api. Salah satu mata Diklat pada Diklat Penjaga perlintasan kereta api adalah Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3).

Materi sosialisasi meliputi Pemahami peraturan dan standar Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), prinsip dan konsep dasar Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), sistem manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), identifikasi bahaya ditempat kerja, pengetahuan tentang penyakit akibat kerja (PAK) dan penyebab terjadinya kecelakaan kerja serta Dasar Pertolongan Pertama pada kecelakaan (P3K).

Metode Pelaksanaan

Metode praktik adalah suatu metode dengan memberikan materi pendidikan baik menggunakan alat atau benda, seperti diperagakan, dengan harapan anak didik menjadi jelas dan mudah sekaligus dapat mempraktikkan materi yang di maksud dan suatu saat di masyarakat (Pupuh Fathurrahman dan Sobry Sutikno, Strategi Belajar Mengajar). Menurut Edw Made, Wena (2009) proses pembelajaran metode praktik sebagaimana bagan dibawah ini:

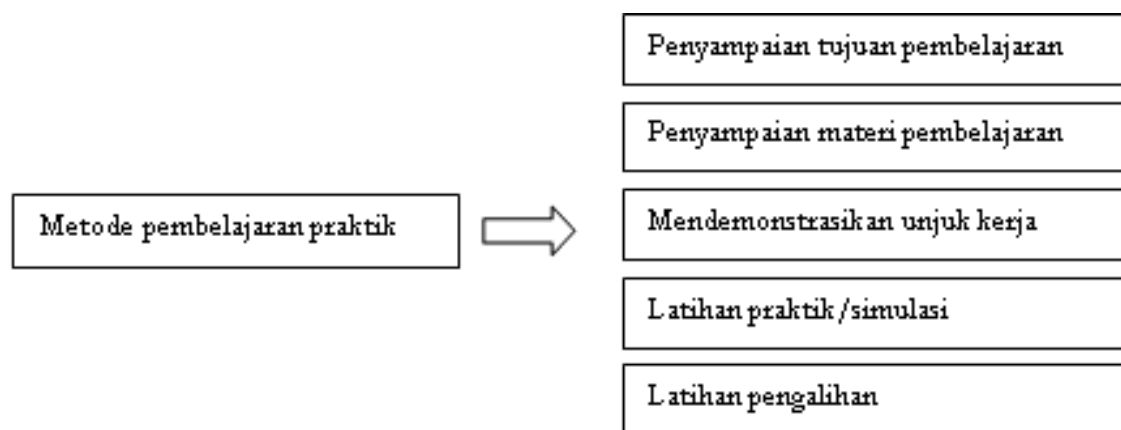


Diagram 1. Proses Pembelajaran Metode Praktik

Hasil dan Pembahasan

Sosialisasi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) kepada Penjaga Jalan Lintasan (PJJ) dilakukan di Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun, Jl. Tirta Raya, Pojok, Nambangan Lor, Kec. Manguharjo, Kabupaten Madiun, Jawa Timur. 48 (empat puluh delapan) Petugas mengikuti pelaksanaan program Sosialisasi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3).

A. Penyampaian Tujuan Pembelajaran

Capaian pembelajaran meliputi (1) Peserta memiliki pengetahuan dan mampu melakukan identifikasi bahaya ditempat kerja, (2) Peserta mampu mengembangkan sistem kontrol kerja dan manajemen pencegahan kecelakaan di area kerja dan (3) Peserta mengetahui dan mampu melaksanakan Pertolongan Pertama pada kecelakaan (P3K).

B. Penyampaian Materi Pembelajaran

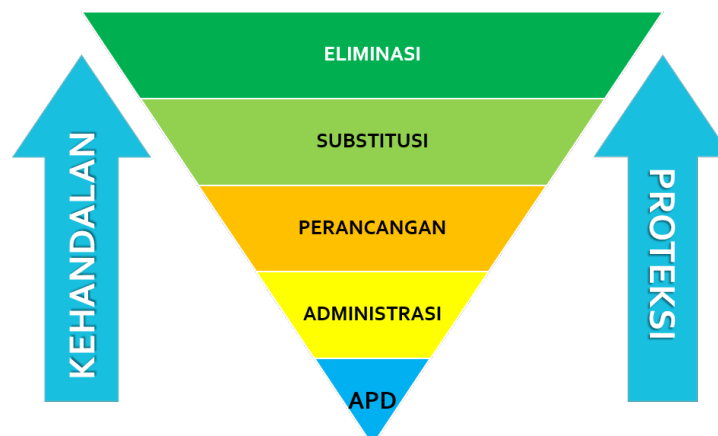
Materi sosialisasi pembelajaran meliputi (1) Pemahaman Bahaya dan Risiko, (2) Identifikasi Bahaya dan penilaian resiko, (3) *Job Safety Analysis*, (4) Pengendalian Bahaya dan Risiko, dan (5) Dasar Pertolongan Pertama pada kecelakaan (P3K)



Gambar 1. Peserta Sosialisasi Praktek Kesehatan dan Keselamatan Kerja

C. Mendemonstrasikan Unjuk Kerja

Proses pembelajaran dengan melakukan observasi langsung menggunakan lembar observasi check-list atau ranting scale. Pada sosialisasi tahap ini, Peserta diminta untuk melakukan observasi langsung potensi bahaya kerja di area Pos Jaga PJJ PPI Madiun. Ramli (2010), pengambilan keputusan mitigasi bahaya menggunakan standar OHSAS 18001 untuk membangun hirarki control dengan level hirarki sebagai berikut:



Gambar 2. Hirarki Kotrol standar OHSAS 18001

Sedangkan untuk melakukan identifikasi resiko bahaya dari potensi bahaya yang diteukan pada kegiatan observasi lapangan menggunakan metode Hazard Identification Risk Assessment and Determining Control (HIRADC) merujuk pada table berikut:

Tabel 1. Rating Skala Hazard Identification Risk Assessment and Determining Control (HIRADC) Technique

	Severity				
Probability	1	2	3	4	5
A	M	H	H	E	E
B	M	M	H	H	E
C	L	M	M	H	E
D	L	M	M	M	H
E	L	L	M	M	H
Keterangan:					
E	=	Extreme Risk			
H	=	High Risk			
M	=	Medium Risk			
L	=	Low Risk			

Dalam pelaksanaan observasi langsung potensi bahaya kerja di area Pos Jaga PJJ PPI Madiun, peserta menggunakan table identifikasi bahaya, penilaian resiko serta penentuan pengendalian resiko sebagai media pelaporan hasil observasi, serta sebagai langkah meminimalisir multi tafsir data maka ditentukan table observasi sebagai berikut dibawah ini:

Tabel 2. Identifikasi Bahaya, Penilaian Resiko Serta Penentuan Pengendalian Resiko

[illegible]



Gambar 3. Observasi Potensi Bahaya di Lingkungan Pos Jaga PJL

D. Latihan Praktik/Simulasi

Kegiatan pembelajaran praktik dengan memperagakan pertolongan pertama pada kecelakaan (P3K) dengan menggunakan rekan lainnya sebagai obyek pendukung simulasi pertolongan Pertama pada Kecelakaan (P3K) meliputi pertolongan korban pingsan, pertolongan perdarahan, pertolongan tersedak, evakuasi korban serta penggunaan Alat Pemadam Api Ringan (APAR)



Gambar 4. Evakuasi Metode 3 Penolong dan Metode 1 Penolong



Gambar 5. Pertolongan Pertama pada Korban Pingsan



Gambar 6. Pertolongan Pertama pada Korban Tersedak



Gambar 7 . Simulasi Penggunaan APAR

Peragakan pertolongan pertama pada kecelakaan (P3K) dikukan dengan melibatkan seluruh peserta dengan bergantian melakukan simulasi pertolongan. Langkah tersebut bertujuan supaya setiap peserta pernah mencoba simulasi pertolongan sehingga akan meningkatkan kemampuan motoric dalam hal pertolongan pertama pada kecelakaan (P3K). Pada setiap jenis simulasi pertolongan pertama pada kecelakaan (P3K), Dosen selalu mendampingi, mengawasi serta melakukan pengarahan kepada peserta sosialisasi.

E. Hasil Implementasi Sosialisasi K3 Metode Praktek Pada PJJL

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 19 tahun 2011 mengenai Sertifikat Kecakapan Penjaga Perlindungan Kereta Api, sertifikat diperoleh setelah lulus pendidikan dan pelatihan, dan lulus uji kecakapan yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Uji Sertifikat Kecakapan Penjaga Perlindungan Kereta Api terdiri atas Uji teori dan Uji praktek. Peserta Uji Kompetensi Kecakapan Penjaga Perlindungan Kereta Api tersebut merupakan peserta sosialisasi K3 metode praktek. Hasil uji kompetensi menunjukan bahwa 48 (empat puluh delapan) peserta dinyatakan lulus dan berhak menerima Sertifikat Kecakapan Penjaga Perlindungan Kereta Api.

Untuk mendapatkan data pengaruh sosialisasi K3 metode praktek dengan melakukan wawancara terhadap peserta ujian kompetensi yang pernah mengikuti sosialisasi K3 metode praktek yang telah diadakan sebelumnya. Dari hasil wawancara didapatkan bahwa Uji Kompetensi terutama Praktek K3 yang dilakukan oleh Asesor memiliki tingkat persamaan yang cukup besar dengan materi sosialisasi K3 metode praktek.



Gambar 8 . Wawancara Peserta Uji Kompetensi Sertifikat Kecakapan

Kesimpulan dan Saran

Kegiatan Pengabdian kepada masyarakat sosialisasi K3 metode praktek dengan metode unruk kerja dan demonstrasi menunjukkan pengaruh baik untuk peningkatan kemampuan motoric atau Skill Knowledge peserta sosialisasi yang terbukti membantu dalam proses pelaksanaan uji kompetensi Sertifikat Kecakapan Penjaga Perlintasan Kereta Api. Metode tersebut dapat menjadi masukan bagi kurikulum pendidikan dan pelatihan khususnya PPI Madiun sebagai penyelenggara Diklat Perkeretaapian terutama Diklat Penjaga Lintasan Kereta Api.

Ucapan Terimakasih

1. Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun (PPI)
2. PT Kereta Api Properti Manajemen (KAPM) selaku mitra sosialisasi

Referensi

- Fathurrahman, Pupuh & M. Sobry Sutikno. 2007. Strategi Belajar Mengajar. Bandung: Refika Aditama.
- Made Wena. 2009. Strategi Pembelajaran Inovatif Kontemporer: Suatu Tinjauan Konseptual Operasional. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Masjuli. 2018. Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja Berbasis SNI ISO 45001: Badan Standardisasi Nasional: Tangerang Selatan.
- OHSAS 18001. 2007. occupational health and safety management system requirements. jakarta.
- Ramadhan, F. 2017. Analisis Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) menggunakan metode Hazard Identification Risk Assessment and Risk Control (HIRARC). Seminar Nasional Riset Terapan,
- Ramli, S. 2010. Sistem Manajemen Keselamatan & Kesehatan Kerja OHSAS 18001. Jakarta: Dian Rakyat
- Salim & Agus. 2007. Panduan Praktis Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan. Bandung: Nuansa