

**PERAN POLISI KHUSUS KERETA API DALAM
PENGAMANAN GANGGUAN KAMTIB DI GERBONG
KERETA WILAYAH KERJA DAERAH OPERASI 2
BANDUNG**

TUGAS AKHIR

Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat
Dalam memenuhi ujian sidang pada
Program Studi D-III Kepolisian

Oleh :

TIARA SEKAR AYU PERMATA

NPM : 41153040190001



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LANGLANGBUANA
BANDUNG**

2022

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : TIARA SEKAR AYU PERMATA

NPM : 41153040190001

Judul tugas akhir

**PERAN POLISI KHUSUS KERETA API DALAM PENGAMANAN
GANGGUAN KAMTIB DI GERBONG KERETA WILAYAH KERJA
DAERAH OPERASI 2 BANDUNG**

Menyatakan bahwa tugas akhir ini adalah hasil karya saya sendiri dan bukan pencurian dari orang lain, saya bersedia menerima sanksi akademik sesuai ketentuan yang berlaku di fakultas ilmu sosial dan ilmu politik universitas langlangbuana

Yang menyatakan,

TIARA SEKAR AYU PERMATA

41153040190001

ABSTRACT

This research aims to determine the role played by the railway police in carrying out security duty in the train, as for the identification of the author's problem to find out more about the role or actions of the railway police in dealing with security and order disturbances that occur in the train, then the inhibiting and supporting factors in the implementation of railway police security duty as well as to find out the efforts made by the railway police in the legal area of operational work area 2 Bandung.

The research methode used is descriptive analysis. This methode is done by collecting data to the actual data and the compiled, processed and analyzed to provide an overview, observation, literature study and data triangulation along with checking the activity report data that carried out by the Railway Police in the legal area of operational work area 2 Bandung.

The results showed that the railway police in carrying out security in the carriage (train) by providing security to passengers who did not follow the rules such as smoking on the train, carrying prohibited items, bringing pets, and passengers sitting not according to train tickets. As for the inhibiting and supporting factors in implementing security, namely, the supporting factors are from the PT. KAI provides applications for purchases ticket online, there's CCTV around the station, and do patrols in accordance with SOP's. then there were inhibiting factors which are, CCTV damage, natural disasters, and lack of railway police personnel. Efforts made in securing the carriages (trains) include: the railway police must contribute with the conductor and in accordance with the regulations must remove passengers who violate the rules on the train.

Keywords: railway police, security, train, ticket.

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peran yang dilakukan oleh POLSUSKA dalam melakukan pengamanan di atas kereta api, adapun yang menjadi identifikasi masalah penulis untuk lebih mengetahui bagaimana peran atau tindakan polisi khusus kereta api dalam menangani gangguan kamtib yang terjadi di atas kereta api kemudian faktor penghambat dan pendukung dalam pelaksanaan pengamanan polisi khusus kereta api serta untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh Polisi Khusus Kereta Api di Wilayah Kerja Daerah Operasi 2 Bandung.

Metode penelitian yang dilakukan yaitu metode deskriptif analisis, metode ini dilakukan dengan cara mengumpulkan data-data sesuai dengan yang sebenarnya, kemudian data-data tersebut disusun, diolah dan dianalisis untuk mendapatkan gambaran mengenai masalah yang ada. Pelaksanaan penelitian ini dilakukan dengan observasi, wawancara, studi pustaka, dokumentasi dan triangulasi, serta meneliti data laporan kegiatan yang dilakukan oleh polisi khusus kereta api.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa polisi khusus kereta api dalam melaksanakan pengamanan di gerbong (kereta api) dengan cara melakukan pengamanan kepada penumpang yang tidak mengikuti aturan seperti meroko di kereta api, membawa barang terlarang, membawa binatang peliharaan, dan penumpang duduk tidak sesuai dengan tiket kereta. Adapun faktor penghambat dan pendukung dalam melakukan pengamanan yaitu: Dalam faktor pendukungnya pihak PT KAI menyediakan aplikasi untuk pembelian tiket secara online untuk mempermudah penumpang dalam melakukan perjalanan menggunakan transportasi kereta api, tersebar nya CCTV di setiap gerbong (kereta), patroli selambat-lambatnya 30 menit sekali sesuai dengan peraturan SOP untuk mencegah terjadinya pencurian, asusila, dan kejahatan lainnya yang tidak bisa diprediksi. Lalu adanya factor penghambat Antara lain, kerusakan CCTV, disaat perjalanan terjadinya bencana alam seperti longsor petugas pamka harus bisa menenangkan penumpang agar para penumpang tidak panik, dan kurangnya personil polsuska. Upaya yang dilakukan dalam pengamanan gerbong (kereta) antara lain: pamka harus berkontribusi dengan kodektur dan sesuai dengan peraturan harus menurunkan penumpang yang meroko di kereta api.

Kata kunci : polsuska , pengamanan, kereta api , tiket

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji syukur kehadiran Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini, sebagai salah satu untuk menempuh Ujian Akhir pada program studi D-III Kepolisian Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Langlangbuana Bandung

Tidak lupa penulis ingin menyampaikan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada pihak-pihak yang telah membantu dalam penyelesaian tugas akhir ini. Untuk itu, penulis sampaikan terimakasih kepada:

1. Bapak Brigjen Pol (Purn) Dr H. R. AR. Harry Anwar, Drs., S.H., M.H. selaku Rektor Universitas Langlangbuana Bandung
2. Ibu Dr. Tati Sarihati, Dra., M.Si, selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Langlangbuana Bandung.
3. Bapak Dr. Budi Kurniadi, Drs., M.Si, selaku Wakil Dekan I Bidang Akademik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Langlangbuana Bandung
4. Bapak Yusef Wandy, Drs., M.Si, selaku Wakil Dekan II Bidang Administrasi Umum dan Keuangan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Langlangbuana Bandung

5. Bapak Riefky Krisnayana, S.Sos., M.Sn, selaku Wakil Dekan III Bidang Kemahasiswaan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Langlangbuana Bandung. sekaligus sebagai Pembimbing pendamping yang selalu meluangkan waktunya untuk memberikan masukan dan memberikan ilmunya untuk membantu penyelesaian tugas akhir ini.
6. Ibu Dr. Lisdawati Wahjudin, Dra., M.Si, selaku Ketua Program Studi D-III Kepolisian Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Langlangbuana Bandung.
7. Bapak Dedy Rahmat, S.IP., M.Si., selaku sekretaris program studi D-III Kepolisian Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Langlangbuana Bandung.
8. Kombes Pol (Purn) Dr.H. Ruhanda S.E., M.Si. selaku Dosen dan Pembimbing Utama yang selalu meluangkan waktunya untuk memberikan masukan dan memberikan ilmunya untuk membantu penyelesaian tugas akhir ini.
9. Seluruh Dosen Pengajar Program Studi D-III Kepolisian Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Langlangbuana Bandung.
10. Instansi PT.KAI Indonesia (Persero), khususnya Daerah Operasi 2 Bandung yang telah meluangkan waktunya, memberikan masukan dan memberikan ilmunya untuk membantu penyelesaian tugas akhir ini.

11. Seluruh Struktural Organisasi Polsuska Daerah Operasi 2 Bandung yang telah memberikan informasi, dukungan, dan motivasi untuk membantu penyelesaian tugas akhir ini.
12. Teristimewa kepada kedua orang tua saya khususnya mama saya Ibu Sri Purwati yang selalu memberikan pengorbanan baik dari segi moril, materil, motivasi, arahan dan selalu mendoakan keberhasilan dan keselamatan selama menempuh pendidikan dan jenjang selanjutnya.
13. Terimakasih kepada Alka Haekal yang telah menemani, memberikan dukungan moril, materil, semangat serta doa sehingga selesainya Tugas Akhir ini.
14. Terimakasih Kepada Talitha Nurnissa yang telah menemani, membantu support, dukungan moril, motivasi dan semangat dalam mengerjakan tugas akhir ini.
15. Terimakasih kepada Ibu Erna dan Ayah Wahyudin telah memberikan dukungan moril dan semangat hingga selesainya tugas akhir ini.
16. Rekan – rekan D-III Kepolisian Angkatan XI maupun Junior Angkatan XII yang telah memberi semangat, motivasi serta dukungan moril selama penulis duduk di bangku kuliah hingga menyelesaikan program studi D-III Kepolisian.

Penulis menyadari dalam tugas akhir ini, masih jauh dari kesempurnaan, maka dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan kritikan-kritikan maupun saran-saran yang bersifat membangun untuk kesempurnaan

Semoga tugas akhir ini bermanfaat bagi para pembaca maupun untuk penulis sendiri mudah-mudahan Allah SWT membalas segala kebaikan berbagai pihak yang telah membantu penulis dengan pahala yang berlipat ganda. Aamiin yallah ya robbal allamin.

Bandung, November 2022

Peneliti

Tiara Sekar Ayu Permata

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	i
SURAT PERNYATAAN.....	ii
<i>ABSTRACT</i>	iii
ABSTRAK	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Penelitian	1
1.2 Identifikasi Masalah.....	6
1.3 Maksud Dan Tujuan.....	7
1.3.1. Maksud Penelitian.....	7
1.3.2. Tujuan Penelitian	7
1.4 Kegunaan Penelitian	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	9
2.1 Ruang Lingkup Peran.....	9
2.1.1 Definisi Peran.....	9
2.1.2 Pengertian Peran Menurut Para Ahli.....	10
2.1.3 Struktur Peran	11
2.1.4 Bentuk Peran	12
2.1.5 Jenis – Jenis Peran.....	13
2.2 Ruang Lingkup Polsus	13
2.2.1 Pengertian Polsus	13
2.2.2 Tugas Polsus	14
2.2.3 Fungsi Polisi Khusus.....	14
2.2.4 Peran Polsus	14
2.3 Ruang Lingkup Polsuska	15
2.3.1 Pengertian Polsuska	15
2.3.2 Tugas Polisi Khusus Kereta Api	16
2.3.3 Fungsi Dan Wewenang Polsuska.....	17
2.3.4 Dasar Hukum Tentang Polsuska	17

2.3.5	Kereta Api Penumpang	18
2.3.6	Tiket	24
2.3.7	Pelayanan	26
2.4	Kejahatan Masyarakat Di Wilayah Daerah Operasi 2 Bandung	27
2.4.1	Pencurian.....	27
2.4.2	Pelecehan	27
2.5	Ruang Lingkup Pengamanan	28
2.5.1	Pengertian Pengamanan	28
2.5.2	Tujuan Pengamanan	28
BAB III METODE PENELITIAN		30
3.1	Metode Penelitian	30
3.2	Desain Penelitian.....	30
3.3	Sumber Dan Teknik Pengumpulan Data.....	31
3.3.1	Teknik Pengumpulan Data.....	32
3.4	Lokasi Dan Waktu Penelitian	34
3.4.1	Lokasi Penelitian.....	34
3.4.2	Waktu Penelitian	35
BAB IV PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....		36
4.1.	Gambaran Umum KAI Bandung	36
4.1.1.	Sejarah KAI Stasiun Bandung	36
4.1.2.	Kondisi Geografis Daerah Operasi 2 Bandung.....	38
4.1.3.	Visi Dan Misi.....	39
4.2.	Gambaran Umum Polsuska Daerah Operasi 2 Bandung	41
4.2.2	Jumlah Personil Polsuska Daerah Operasi 2 Bandung.....	42
4.2.3	Job Description Polsuska Daerah Operasi 2 Bandung.....	45
4.2.4	Standar Operasional Prosedur Polisi Khusus Kereta Api Bandung	52
4.3.	Bagaimana Peran Atau Tindakan Polisi Khusus Kereta Api Dalam Menangani Gangguan Kamtib Diatas Kereta Api Di Wilayah Kerja Daerah Operasi 2 Bandung.....	56
4.3.1	Kejadian Dan Pemasalahan Yang Terjadi Di Wilayah Kerja Daerah Operasi 2 Bandung.....	64
4.4.	Apa Faktor Penghambat Dan Pendukung Dalam Pelaksanaan Pengamanan Polisi Khusus Kereta Api Di Wilayah Kerja Daerah Operasi 2 Bandung	66
4.5.	Apa Upaya Yang Dilakukan Oleh Polisi Khusus Kereta Api Di Wilayah Kerja Daerah Operasi 2 Bandung.	67
BAB V SIMPULAN DAN SARAN		68

5.1. Simpulan	68
5.2. Saran	70
DAFTAR PUSTAKA	71

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Data Gangguan Kamtib per Semester 1 dari tahun 2020 - 2022 di Daerah Operasi 2 Bandung	4
Tabel 3.1 Jadwal dan Waktu Penelitian	35
Tabel 4. 1 Struktur Organisasi Polsuska	41
Tabel 4.2 Jumlah Personil Penyelia Pos	42
Tabel 4.3 Jumlah Personil Katon A	42
Tabel 4.4 Jumlah Personil Katon B	43
Tabel 4.5 Jumlah Personil Katon C	44
Tabel 4. 6 Gangguan Kamtib Di Stasiun, Jalur Dan Asset	65

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Peta Geografis Wilayah Daop 2 Bandung.....	38
---	----

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Transportasi merupakan unsur vital dalam kehidupan bangsa dan dalam memupuk kesatuan dan persatuan bangsa. Pembangunan di bidang transportasi sebagai pendukung pembangunan sektor lainnya dalam mewujudkan sasaran pembangunan nasional di seluruh wilayah baik di perkotaan maupun di perdesaan. Demikian disampaikan Kepala Badan Litbang Perhubungan Umiyatun Hayati Triastuti saat membuka acara *Focus Group Discussion* dengan Tema ‘Peran Angkutan Perdesaan di Dalam Sistem Transportasi Nasional’ dan Seleksi Regional Lomba Penelitian Transportasi di Universitas Gadjah Mada Yogyakarta pada Selasa (3/10).

Transportasi sendiri dibagi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Kereta api termasuk kedalam jenis transportasi darat yang biasa dipakai oleh masyarakat untuk bepergian dari satu tempat ketempat lainnya. Dengan menggunakan kereta api masyarakat bisa lebih cepat dan meminimalisir waktu karna naik transportasi satu ini tidak akan kena macet. ¹

Kereta Api adalah bentuk transportasi rel yang terdiri dari serangkaian kendaraan yang ditarik sepanjang jalur kereta api untuk mengangkut kargo atau penumpang. Gaya gerak disediakan oleh lokomotif yang terpisah atau motor individu dalam beberapa unit. Meskipun propulsi historis mesin uap

¹ <https://id.wikipedia.org/wiki/Transportasi> diakses pada hari selasa, 26 juli 2022 pukul 12.02 Wib

mendominasi, bentuk-bentuk modern yang paling umum adalah mesin diesel dan listrik lokomotif, yang disediakan oleh kabel overhead atau rel tambahan. Sumber energi lain termasuk kuda, tali atau kawat, gravitasi, pneumatik, baterai, dan turbin gas. Rel kereta api biasanya terdiri dari dua, tiga atau empat rel, dengan sejumlah monorel dan *guideways maglev* dalam campuran. Kata 'train' berasal dari Bahasa Prancis Kuno *trahiner*, dari bahasa Latin *trahere* 'tarik, menarik'

Pada jasa mode transportasi PT. Kereta Api Indonesia (PT. KAI), dalam pelayanannya sering kali menjadi perhatian bagi para pengguna jasa angkutan massal baik kelas eksekutif, bisnis, maupun ekonomi yang menyebabkan adanya kenaikan maupun penurunan jumlah penumpang. Selain Keamanan dan kenyamanan dalam ber-transportasi menjadi prioritas para calon penumpang kereta api, terlebih pada ketepatan waktu yang cukup terjamin apabila menggunakan sebuah mode transportasi massal. Namun tidak dapat dihindari banyak kejadian yang tidak diharapkan bagi para pengguna jasa angkutan massal ini, seperti keamanan di stasiun maupun di dalam gerbong kereta. Sehingga menimbulkan kurangnya rasa aman dan nyaman saat ber-transportasi dengan kereta api, beberapa kasus sering kali terjadi seperti tindak pidana kejahatan, pelecehan, dan pelanggaran peraturan ketertiban. Berbagai masalah tersebut dapat berpengaruh terhadap citra perusahaan dan berkurangnya sumber daya manusia yang menggunakan mode transportasi yang berdampak kepada perekonomian yang kurang stabil. Khususnya pada jasa transportasi kereta api di wilayah kerja Daerah Operasional 2 Bandung (DAOP II BD) yang menjadi salah satu daerah operasional terbesar di PT. Kereta Api Indonesia (persero).

Polsuska adalah instansi atau badan pemerintah yang melaksanakan fungsi kepolisian di bidang kereta api. Yang bertugas melaksanakan pengamanan, pencegahan, penangkalan dan penindakan nonyustisiil sesuai dengan bidang teknisnya masing-masing yang diatur dalam peraturan perundang – undangan yang menjadi dasar hukumnya di bidang perkeretaapian serta melaksanakan penertiban diatas kereta api, di stasiun dan di seluruh asset perusahaan termasuk jalur kereta api.

Contoh pengamanan dan penindakan nonyustisiil adalah menindakan para penumpang yang merokok di dalam kereta api (KRD,KRL), ekonomi, bisnis maupun eksekutif dengan melakukan patroli. Para penumpang dilarang merokok baik di tempat duduk, dekat pintu (bordes) atau toilet. Bila ada penumpang yang saat itu ketahuan meroko oleh petugas kereta, maka polsuska akan menindak secara tegas, penumpang yang tidak nurut walaupun sudah diberi peringatan oleh petugas akan diturunkan pada stasiun berikutnya serta diberikan pada petugas di stasiun tempat penumpang tersebut diturunkan, tak hanya itu polsuska sebelum melakukan penindakan terhadap penumpang yang melanggar aturan, petugas akan memberikan laporan kepada masinis dan kondektur tentang hal tersebut.

Selain patroli ada 3 (tiga) kegiatan lain yang tak kalah penting diantaranya pengaturan, penjagaan, pengawalan. Semua kegiatan ini dilakukan untuk mencegah terjadinya gangguan keamanan di wilayah kerja Daop 2 Bandung. Pengaturan dilaksanakan supaya pengguna jasa angkutan masal tertib dalam melakukan kegiatan ber-transportasi, karena kurangnya kesadaran masyarakat sehingga menimbulkan pelanggaran-pelanggaran yang seharusnya tidak

dilakukan di wilayah kerja Daop 2 Bandung atau bahkan diseluruh kawasan PT. KAI, hal ini dapat berpengaruh terhadap keselamatan pengguna jasa kereta api. Maka dari itu polsuska juga berperan penting dalam melaksanakan kegiatan penjagaan terhadap seluruh aspek yang ada di lingkungan kerjanya, penjagaan dilakukan untuk meminimalisir adanya niat dan kesempatan yang akan menimbulkan tindak kejahatan. Adapun kejahatan yang terjadi biasanya pencopetan, perusakan fasilitas, dan pelecehan terhadap pengguna jasa angkutan lainnya

Tabel 1.1 Data Gangguan Kamtib per Semester 1 dari tahun 2020 - 2022 di Daerah Operasi 2 Bandung

No	Jenis gangguan kamtib	Tahun		
		2020	2021	2022
1	Bencana alam	5	5	7
3	Lain-lain	18	18	2
4	Orang menemper KA	25	25	31
5	Palang pintu JPL ditemper	7	7	5
6	Pelemparan	11	11	7
7	Penangkapan pelaku	2	2	5
9	Penumpang membawa brg terlarang	2	2	0
10	Penumpang mengganggu	2	0	0
13	Anjlogan	0	0	1
14	Penumpang merokok	0	0	2
15	Pelecehan seksual	0	0	1
	Jumlah	81	79	76

Sumber: DAOP 2 Bandung

Berdasarkan data tabel 1.1 diatas, dapat terlihat jenis-jenis gangguan kamtib di stasiun, jalur, dan aset Daerah Operasi 2 Bandung dari tahun ke tahun mengalami penurunan , mulai dari tahun 2020 total 81 gangguan kamtib, tahun 2021 total 79 gangguan kamtib, tahun 2022 total 76 gangguan kamtib. Adanya peran polsuska dalam penanganan permasalahan tersebut.

Dari data tabel diatas banyaknya kasus gangguan kamtib di wilayah kerja Daop 2 Bandung menjadi suatu sorotan penting bagaimana pihak keamanan melaksanakan tugasnya dalam menegakan hukum dan meminimalisir tindak kejahatan yang terjadi, baik diatas KA maupun di stasiun dan aset Daop 2 Bandung, ada beberapa tugas polsuska yang menjadi bagian penting dalam menciptakan keamanan dan kenyamanan untuk para pengguna jasa angkutan masal.

Terkait tugas pengamanan, penjagaan dan patroli. Polsuska tentunya mempunyai SO (struktur organisasi) yang ada di lingkungan kerja daop 2 bandung. Selain di daop 2 bandung ada juga turunan dari kantor pusat yang turun ke daop 2 bandung, yang di bagi menjadi dua : 1. Operasional K.A 2. Objek vital dan asset. Mengenai pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli di bagi dua : 1. Patroli diatas K.A (pengamanan K.A/ PAMKA). 2. Pengamanan objek vital dan asset, seperti di stasiun dan asset perkantoran.

Selain pihak internal terdapat bantuan dari pihak external seperti TNI dan POLRI yang masih aktif, yang membentuk SOP (standard operating procedure) yang mengacu ke kepolisian dan per kereta api an. Ada beberapa SOP yang

telah dipersiapkan, diantaranya : SOP Pam Obvit, SOP Pengawalan K.A, SOP Pam Stasiun, dan patroli jalur.²

Berdasarkan uraian tersebut maka dari itu peneliti tertarik melakukan penelitian yang hasilnya dituangkan dalam tugas akhir berjudul “PERAN POLISI KHUSUS KERETA API DALAM PENGAMANAN GANGGUAN KAMTIB DI GERBONG KERETA WILAYAH KERJA DAERAH OPERASI 2 BANDUNG”

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian diatas terhadap masalah – masalah yang terjadi, maka masih perlu diuraikan dan dijabarkan dalam bentuk pertanyaan untuk menentukan pokok masalah penelitian yang difokuskan pada peran Polisi Khusus Kereta Api dalam pengamanan wilayah Kerja Daerah Operasi 2 Bandung, maka penulis mengidentifikasi permasalahan yang dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana peran atau tindakan Polisi Khusus Kereta Api dalam menangani gangguan kamtib yang terjadi diatas kereta api di Wilayah Kerja Daerah Operasi 2 Bandung.
2. Apa faktor penghambat dan pendukung dalam pelaksanaan pengamanan polisi khusus kereta api di wilayah kerja Daerah Operasi 2 Bandung.
3. Apa upaya yang dilakukan oleh polisi khusus kereta api di wilayah kerja Daerah Operasi 2 Bandung.

² Riefky hundayana (penyelia pos)

1.3 Maksud Dan Tujuan

1.3.1. Maksud Penelitian

Penelitian ini bermaksud untuk mengetahui dan menganalisa secara mendalam tentang peran khusus kereta api dalam pengamanan di wilayah Kerja Daerah Operasi 2 Bandung

1.3.2. Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka penulis dapat merumuskan identifikasi masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana peran atau tindakan polisi khusus kereta api dalam menangani gangguan kamtib yang terjadi diatas kereta api di Wilayah Kerja Daerah Operasi 2 Bandung.
2. Mengetahui faktor penghambat dan pendukung dalam pelaksanaan pengamanan polisi khusus kereta api di wilayah kerja Daerah Operasi 2 Bandung
3. Apa upaya yang dilakukan oleh polisi khusus kereta api di wilayah kerja Daerah Operasi 2 Bandung.

1.4 Kegunaan Penelitian

Penelitian diharapkan memiliki kegunaan baik secara teoritis dan secara praktis yaitu sebagai berikut :

1. Secara teoritis

Memberikan kontribusi bagi ilmu pengetahuan dimasa mendatang khususnya ilmu kepolisian yang berkaitan dengan tugas polisi khusus kereta api dalam perannya menjaga gerbong wilayah Daerah Operasi 2 Bandung

2. Secara praktis

- 1) Dapat digunakan sebagai salah satu bahan pengetahuan dan pedoman bagi pihak-pihak pengambilan kebijakan serta keputusan yang berhubungan dengan masalah yang terdapat dalam penelitian ini
- 2) Diharapkan hasil dari penelitian ini dapat bermanfaat bagi para fungsi teknik polisi khusus kereta api dalam melaksanakan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli di seluruh wilayah PT. KAI di Indonesia khususnya di wilayah kerja Daerah Operasi 2 Bandung.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Ruang Lingkup Peran

2.1.1 Definisi Peran

Di dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia, peran adalah sesuatu yang jadi bagian atau yang memegang pimpinan yang terutama.³ Peran adalah bentuk dari perilaku yang diharapkan dari seseorang pada situasi sosial tertentu. Bila yang diartikan dengan peran adalah perilaku yang diharapkan dari seseorang dalam suatu status tertentu, maka perilaku peran adalah perilaku yang sesungguhnya dari orang yang melakukan peran tersebut, hakekatnya peran juga dirumuskan sebagai suatu rangkaian perilaku tertentu yang ditimbulkan oleh suatu jabatan tertentu.

Peranan (*role*) merupakan aspek dinamis kedudukan (*status*). Ketika seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, maka orang tersebut telah menjalankan suatu peranan. Peranan dan kedudukan saling tergantung satu sama lain. Tidak ada peranan tanpa kedudukan, demikian pula tidak ada kedudukan tanpa peranan. Setiap orang mempunyai macam-macam peranan sesuai dengan pola pergaulan hidupnya. Hal ini berarti bahwa peranan menentukan apa yang diperbuatnya bagi masyarakat dan serta

³ W.J.S. Poerwadarminto, *kamus umum Bahasa indoneisia*. PN Balai Pustaka, Jakarta, 1984.hal 735

kesempatan apa yang diberikan oleh masyarakat kepadanya. Peranan menjadi sangat penting karena mengatur perilaku seseorang. Peranan dapat membuat seseorang menyesuaikan perilaku sendiri dengan perilaku orang-orang dikelompoknya.

Peranan diatur oleh norma-norma yang berlaku dalam masyarakat. Peranan dapat mencakup 3 (tiga) hal, yaitu :

1. Peranan meliputi norma-norma yang dihubungkan dengan posisi atau tempat seseorang dalam masyarakat.
2. Peranan merupakan suatu konsep tentang apa yang dapat dilakukan oleh individu dalam masyarakat sebagai organisasi.
3. Peranan juga dapat dikatakan sebagai perilaku individu yang penting bagi struktur sosial masyarakat.

Didalam peranan biasanya terdapat fasilitas untuk individu menjalani peranannya. Dan fasilitas tersebut biasanya disediakan oleh masyarakat. Lembaga-lembaga kemasyarakatan merupakan bagian masyarakat yang paling banyak menyediakan peluang dalam pelaksanaan peranan. Perubahan struktur suatu golongan kemasyarakatan menyebabkan fasilitas-fasilitas peranan bertambah. Biasanya dalam suatu negara terdapat kecenderungan untuk lebih mementingkan kedudukan daripada peranan.⁴

2.1.2 Pengertian Peran Menurut Para Ahli

1. Menurut Soerjono Soekanto peran merupakan aspek dinamis kedudukan (status), apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan, maka ia menjalankan suatu peranan.

⁴ Soekanto, Soerjono (2012). *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: Rajawali Pers. hlm. 212 - 216.

Dalam sebuah organisasi setiap orang memiliki berbagai macam karakteristik dalam melaksanakan tugas, kewajiban atau tanggung jawab yang telah diberikan oleh masing-masing organisasi atau lembaga.

2. Menurut Gibson invancevich dan donelly peran adalah seseorang yang harus berhubungan dengan 2 sistem yang berbeda, biasanya organisasi.
3. Menurut riyadi peran dapat diartikan sebagai orientasi dan konsep dari bagian yang dimainkan oleh suatu pihak dalam oposisi sosial. Dengan peran tersebut, sang pelaku baik itu individu maupun organisasi akan berperilaku sesuai harapan orang atau lingkungannya.⁵

2.1.3 Struktur Peran

Secara umum, struktur peran dapat dikelompokkan menjadi dua bagian, yaitu:

1. Peran formal

Peran formal yaitu sejumlah perilaku yang bersifat homogeny, peran formal yang standar terdapat dalam keluarga. Peran dasar yang membentuk posisi social provider (penyedia) pengatur rumah tangga, memberikan perawatan, sosialisasi anak, rekreasi , persaudaraan (memelihara hubungan keluarga paternal dan maternal) terapeutik seksual.

⁵ Dikutip dari : <https://ejournal.unsrat.ac.id> diakses pada hari kamis, 4 agustus 2022 pukul 18.24 Wib

2. Peran informal

Peran informal yaitu sesuatu peran yang bersifat implisit (emosional) biasanya tidak tampak ke permukaan dan dimainkan hanya untuk memenuhi kebutuhan emosional individu dan untuk menjaga keseimbangan dalam keluarga, peran-peran informal mempunyai tuntutan yang berbeda tidak terlalu dan didasarkan pada atribut-atribut kepribadian anggota keluarga individual. Pelaksanaan peran-peran informal yang efektif dapat mempermudah pelaksanaan peran- peran formal.⁶

2.1.4 Bentuk Peran

Secara lebih operasional perilaku dapat diartikan suatu respon organisme atau seseorang terhadap rangsangan (stimulasi) dari luar subjek tersebut. Respon ini berbentuk dua macam yaitu:

- 1) Bentuk pasif adalah respon internal yaitu yang terjadi dia dalam diri manusia dan tidak secara langsung dapat terlihat oleh orang lain. Respon seseorang terhadap stimulasi atau rangsangan yang masih bersifat terselubung disebut *covert behavior*.
- 2) Bentuk aktif, yaitu apabila perilaku itu jelas dapat diobservasi secara langsung tidakkan nyata seseorang sebagai respon seseorang terhadap stimulasi *overt behavior*.

Peran dibentuk melalui suatu proses dan berlangsung dalam interaksi manusia dengan lingkungannya.⁷

⁶ Fiedman, M.M., Keperawatan Keluarga: Teori Dan Praktek (Jakarta:EGC,1998) Halaman.288

⁷ <http://eprints.umpo.ac.id/5094/3/BAB%202.pdf> di akses hari selasa, 2 agustus 2022 pukul 20.05 Wib.

2.1.5 Jenis – Jenis Peran

Mengacu pada penjelasan di atas, peran dapat dibagi menjadi tiga jenis. Adapun jenis-jenis peran adalah sebagai berikut:

1. Peran aktif

Peran aktif adalah peran seseorang seutuhnya selalu aktif dalam tindakannya pada suatu organisasi. Hal tersebut dapat dilihat atau diukur dari kehadirannya dan kontribusinya terhadap suatu organisasi.

2. Peran partisipasif

Peran partisipasif adalah peran yang dilakukan seseorang berdasarkan kebutuhan atau hanya pada saat tertentu saja.

3. Peran pasif

Peran pasif adalah suatu peran yang tidak dilaksanakan oleh individu. Artinya, peran pasif hanya dipakai sebagai simbol dalam kondisi tertentu di dalam kehidupan masyarakat.⁸

2.2 Ruang Lingkup Polsus

2.2.1 Pengertian Polsus

Kepolisian khusus atau polsus adalah instansi dan/atau badan pemerintahan yang oleh atau atas kuasa Undang-Undang diberi wewenang untuk melaksanakan fungsi kepolisian di bidang teknisnya masing-masing.⁹

⁸ <https://www.maxmanroe.com/vid/sosial/pengertian-peran.html> di akses hari Selasa, 2 Agustus 2022 pukul 20.11 Wib

⁹ Pasal 1 PP RI Nomor 43 tahun 2012

Terkait pelaksanaan tugas fungsi kepolisian oleh porsus, PP RI Nomor 43 Tahun 2012 menerangkan porsus bertugas melaksanakan pengamanan, pencegahan, penangkalan, dan penindakan nonyustisiil sesuai bidang teknisnya masing-masing yang diatur dalam peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar hukumnya. Dapat dikatakan pembinaan fungsi teknis kepolisian merupakan segala usaha dan kegiatan. Untuk memberikan petunjuk, pendidikan dan pelatihan kepada Porsus yang bersifat teknis (vide: Pasal 1 Ayat 5 Peraturan Kepala Kepolisian Negara RI No 6 Tahun 2006 Tentang Pembinaan Porsus).

2.2.2 Tugas Porsus

Porsus bertugas melaksanakan pengamanan, pencegahan, penangkalan dan penindakan nonyustisiil sesuai bidang teknisnya masing-masing yang diatur dalam peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar hukumnya..¹⁰

2.2.3 Fungsi Polisi Khusus

Porsus berfungsi untuk melaksanakan fungsi kepolisian khusus dan terbatas dalam rangka penegakan peraturan perundang-undangan di bidang masing-masing. sebagai pihak yang membantu kepolisian negara republik Indonesia dalam melaksanakan tugasnya sebagai pengemban fungsi kepolisian.

2.2.4 Peran Porsus

1. Menerapkan sanksi –sanksi sesuai peraturan perundang-undangan

¹⁰ Pasal 4 ayat 1 PP RI Nomor 43 tahun 2012

2. Sebagai mitra polri dalam melaksanakan tugas penegakan peraturan perundang-undangan yang bersifat preentif, preventif dan refresif non yustisiil
3. Menangkal, menangkap, menyelidiki, serta membuat laporan kejadian atas setiap kegiatan yang ditanganinya sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.
4. Salah satu elemen pelayanan kepada pengguna jasa kereta api, polsuska dituntut untuk memberikan pelayanan yang terbaik kepada seluruh para pengguna jasa kereta api, dan memiliki tanggung jawab yang berkaitan dengan pengamanan dan ketertiban pengguna jasa kereta api baik selama perjalanan di atas KA maupun di stasiun serta objek vital baik stasiun maupun asset milik KAI.

2.3 Ruang Lingkup Polsuska

2.3.1 Pengertian Polsuska

Polisi Khusus Kereta Api disingkat polsuska adalah profesi keamanan yang bertugas melayani, melindungi dan menertibkan masyarakat pengguna jasa angkutan kereta api, serta mengamankan asset-aset kereta api.

Di Indonesia, polsuska berada dibawah naungan PT KAI (perusahaan kereta api Indonesia) yang umumnya anggotanya direktur dari badan usaha jasa pengamanan (BUJP), TNI, atau Polri, tetapi anggotanya harus pension dini terlebih dahulu dan mengubah statusnya sebagai pegawai swasta biasa di lingkungan PT KAI.

Polsuska dibentuk pada lingkungan PJKA tahun 1971 dengan nama awal polisis kereta api (PKA). Biasanya anggota polsuska berasal dari anggota polri yang ditugaskan (BKO) DI PJKA. Namun, dalam perkembangannya status perusahaan dari PJKA menjadi PERUMKA yang kemudian menjadi PT KAI (persero) dibawah kementerian BUMN.

2.3.2 Tugas Polisi Khusus Kereta Api

Adapun contoh tugas polsuska adalah :

1. Menegur setiap penumpang yang jongkok atau duduk di lantai KRL
2. Menurunkan penumpang yang merokok
3. Memastikan kembali pintu KA sudah tertutup sebelum perjalanan dimulai
4. Menegur penumpang untuk memastikan protokol kesehatan
5. Berjaga di pintu perlintasan kereta api.

Polsuska ini bertugas melaksanakan pengamanan, pencegahan, penangkalan, dan penindakan nonyustisiil sesuai dengan bidang teknisnya masing-masing yang diatur dalam peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar hukumnya di bidang perkeretaapian serta melaksanakan penertiban diatas kereta api, di stasiun dan di seluruh asset perusahaan termasuk jalur kereta api. Dulu tugas polsuska melakukan penyelidikan, namun setelah dibawah BUMN tugas polsuska seperti saat ini yang hanya menjaga keamanan, penertiban penumpang di stasiun, penertiban asongan, penertiban ataper, larangan merokok pada penumpang hingga penertiban bangunan liar yang berada di area asset milik PT KAI.

2.3.3 Fungsi Dan Wewenang Polsuska

Melaksanakan fungsi kepolisian khusus dan terbatas dalam rangka penegakan aturan, menangkal, menyelidiki, membuat laporan kegiatan sesuai dengan ketentuan perundang - undangan di lingkungan PT. Kereta Api Indonesia (persero).

Serta sebagai salah satu elemen pelayanan transportasi angkutan kereta api polsuska harus mampu memberikan pelayanan terbaik serta memiliki tanggung jawab dengan menjaga kamtib bagi *stake holders* atau pengguna jasa selama pra angkutan, masa angkutan diatas kereta api, serta pasca angkutan dan melakukan pengamanan objek vital.

2.3.4 Dasar Hukum Tentang Polsuska

1. Undang – Undang No 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia
2. Peraturan Kepala Kepolisian No 9 Tahun 2021 Tentang Polisi Khusus
3. Peraturan Kepala Kepolisian No 14 Tahun 2009 Tentang Pemberian KTA
4. Peraturan Kepala Kepolisian No 2 Tahun 2014 Tentang BIMTEK
5. Peraturan Direksi No : Kep.U/OT.003/VIII/3/KA - 2012 Tentang Ot Dan Atribus Polisi Khusus
6. Peraturan Direksi No : Per.U/KL/104/VIII/1/KA - 2020 Tentang SMP (Sistem Manajemen Pengamanan)
7. Peraturan Direksi No : Per.s/ KL.104/XII/1/KA - 2020 Tentang Prosedur SMP

2.3.5 Kereta Api Penumpang

Adalah satu rangkaian kereta penumpang dan lokomotif yang digunakan untuk mengangkut manusia, selain itu biasanya digunakan kereta khusus untuk makan, kereta pembangkit dan kereta bagasi

Kereta penumpang adalah kendaraan beroda yang merupakan bagian dari sebuah rangkaian kereta api dan digunakan untuk mengangkut penumpang. Kereta penumpang umumnya dilengkapi dengan sistem listrik, sistem hiburan audio visual, dan toilet.

Penumpang adalah Setiap orang yang diangkut atau yang harus diangkut di dalam kereta atau transportasi umum lainnya atas dasar persetujuan dari badan yang menyelenggarakan angkutan tersebut.

Atau seseorang yang menggunakan jasa angkutan untuk menuju suatu tempat dengan perjalanan tertentu yang mengeluarkan sejumlah uang sebagai imbalan bagi pengangkut dengan didefinisikan sebagai orang yang membeli tiket, berarti orang yang melakukan perjalanan dengan menggunakan alat transportasi yang disediakan oleh pihak pengangkut atau perusahaan niaga yang terkait kontrak dan persetujuan dengan pengangkut di dalam tiket dengan pengangkut selama perjalanan.

Ada berbagai jenis kereta api yang dirancang untuk tujuan tertentu. Kereta api bisa terdiri dari kombinasi satu atau lebih dari lokomotif dan gerbong kereta terpasang, atau beberapa unit yang digerakkan sendiri (atau kadang-kadang pelatih bertenaga tunggal atau diartikulasikan, disebut sebuah kereta mobil). Kereta pertama dengan bentuk ditarik

menggunakan tali, gravitasi bertenaga atau ditarik oleh kuda. Dari awal abad ke-19 hampir semuanya didukung oleh lokomotif uap, Dari tahun 1910-an dan seterusnya lokomotif uap mulai digantikan oleh kurang dan bersih (tetapi lebih kompleks dan mahal) lokomotif diesel dan lokomotif listrik, sementara pada waktu yang sama beberapa kendaraan unit yang digerakkan sendiri baik sistem tenaga menjadi jauh lebih umum dalam pelayanan penumpang.¹¹

Khusus kereta api di Indonesia, kereta api penumpang dapat dibagi menjadi 3 kelas, dan kini seluruhnya sudah dipasangi AC, berikut 3 kelas kereta penumpang:

- Eksekutif
 1. Argo (tipe cepat)
 2. Satwa (tipe komersial)
 3. Plus (pembuatan tahun 2018)
- Campuran
 1. Eksekutif dan ekonomi AC
 - Eksekutif Dan Ekonomi AC plus (tipe 50 kelas eksekutif dan tipe 80/64 kelas ekonomi plus)
 - Eksekutif dan AC Plus New Image (Tipe 50 kelas eksekutif dan tipe 80/64 tanpa reclining seat kelas ekonomi plus new image)
 - Eksekutif Dan Premium Plus (tipe 50 kelas eksekutif dan tipe 64/80 dengan reclining sear kelas premium plus)

¹¹ [https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta api](https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_api) di akses pada hari selasa 26 juli 2022 pukul 13.00 Wib

- Eksekutif plus dan premium plus (tipe 50 kelas eksekutif plus dan tipe 80 dengan reclining seat kelas premium plus versi stainless steel)
- 2. Eksekutif dan bisnis AC
- 3. Eksekutif bisnis dan ekonomi AC
- Bisnis AC
- Eksekutif bisnis dan ekonomi AC
 1. PSO/ non PSO (tipe 106 penumpang khusus KP tipe 80 penumpang)
 2. Plus (tipe 80 penumpang, modifikasi dan K3 106 penumpang)
 3. Plus (tipe 80 penumpang dengan kaum difabel 64 penumpang khas dari pintu kupu kupu)
 4. Lokal (tipe 80 penumpang atau 106 penumpang dengan harga terjangkau)
 5. New image (tipe 80 penumpang dengan kaum difabel 64 penumpang tanpa reclining seat)
 6. Premium plus versi mild steel (tipe 80 atau 64 penumpang dengan reclining seat)
 7. Premium plus versi stainless steel (tipe 80 penumpang dan sekarang tidak menggunakan lagi kereta penumpang bertipe kaum difabel).

Perkeretaapian di Indonesia dimulai ketika pencangkulan pertama jalur kereta api Semarang-Vorstenlanden (Solo-Yogyakarta) di Desa Kemijen oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda Mr. L.A.J Baron Sloet van de Beele tanggal 17 Juni 1864. Pembangunan dilaksanakan oleh perusahaan swasta *Naamlooze Venootschap Nederlansch Indische*

Spoorweg Maatschappij (NV. NISM) menggunakan lebar sepur 1435 mm.

Sementara itu, pemerintah Hindia Belanda membangun jalur Kereta Api negara melalui Staatssporwegen (SS) pada tanggal 8 April 1875. Rute pertama SS meliputi Surabaya-Pasuruan-Malang. Keberhasilan NISM dan SS mendorong investor swasta membangun jalur kereta api seperti Semarang *Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS), Semarang *Cheribon Stoomtram Maatschappij* (SCS), *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (SDS), *Oost Java Stoomtram Maatschappij* (OJS), *Pasoeroean Stoomtram Maatschappij* (Ps.SM), Kediri *Stoomtram Maatschappij* (KSM), *Probolinggo Stoomtram Maatschappij* (Pb.SM), *Modjokerto Stoomtram Maatschappij* (MSM), Malang *Stoomtram Maatschappij* (MS), *Madoera Stoomtram Maatschappij* (Mad.SM), *Deli Spoorweg Maatschappij* (DSM).

Selain di Jawa, pembangunan jalur kereta api dilaksanakan di Aceh (1876), Sumatera Utara (1889), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), dan Sulawesi (1922). Sementara itu di Kalimantan, Bali, dan Lombok hanya dilakukan studi mengenai kemungkinan pemasangan jalan rel, belum sampai tahap pembangunan. Sampai akhir tahun 1928, panjang jalan kereta api dan trem di Indonesia mencapai 7.464 km dengan perincian rel milik pemerintah sepanjang 4.089 km dan swasta sepanjang 3.375 km.

Pada tahun 1942 Pemerintah Hindia Belanda menyerah tanpa syarat kepada Jepang. Semenjak itu, perkeretaapian Indonesia diambil

alih Jepang dan berubah nama menjadi Rikuyu Sokyuku (Dinas Kereta Api). Selama penguasaan Jepang, operasional kereta api hanya diutamakan untuk kepentingan perang. Salah satu pembangunan di era Jepang adalah lintas Saketi-Bayah dan Muaro-Pekanbaru untuk pengangkutan hasil tambang batu bara guna menjalankan mesin-mesin perang mereka. Namun, Jepang juga melakukan pembongkaran rel sepanjang 473 km yang diangkut ke Burma untuk pembangunan kereta api disana.

Setelah Indonesia memproklamasikan kemerdekaan pada tanggal 17 Agustus 1945, beberapa hari kemudian dilakukan pengambil alihan stasiun dan kantor pusat kereta api yang dikuasai Jepang. Puncaknya adalah pengambil alihan Kantor Pusat Kereta Api Bandung tanggal 28 September 1945 (kini diperingati sebagai Hari Kereta Api Indonesia). Hal ini sekaligus menandai berdirinya Djawatan Kereta Api Indonesia Republik Indonesia (DKARI). Ketika Belanda kembali ke Indonesia tahun 1946, Belanda membentuk kembali perkeretaapian di Indonesia bernama Staatssporwegen/Verenigde Spoorwegbedrijf (SS/VVS), gabungan SS dan seluruh perusahaan kereta api swasta (kecuali DSM).

Berdasarkan perjanjian damai Konfrensi Meja Bundar (KMB) Desember 1949, dilaksanakan pengambil alihan aset-aset milik pemerintah Hindia Belanda. Pengalihan dalam bentuk penggabungan antara DKARI dan SS/VVS menjadi Djawatan Kereta Api (DKA) tahun 1950. Pada tanggal 25 Mei DKA berganti menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Pada tahun tersebut mulai diperkenalkan juga

lambang Wahana Daya Pertiwi yang mencerminkan transformasi Perkeretaapian Indonesia sebagai sarana transportasi andalan guna mewujudkan kesejahteraan bangsa tanah air. Selanjutnya pemerintah mengubah struktur PNKA menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) tahun 1971. Dalam rangka meningkatkan pelayanan jasa angkutan, PJKA berubah bentuk menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) tahun 1991. Perumka berubah menjadi Perseroan Terbatas, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pada tahun 1998.

Saat ini, PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki tujuh anak perusahaan/grup usaha yakni KAI Services (2003), KAI Bandara (2006), KAI Commuter (2008), KAI Wisata (2009), KAI Logistik (2009), KAI Properti (2009), PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (2015).¹²

Jalur kereta api di Bandung tidak lepas dari dampak dibukanya perkebunan di sekitar Bandung. Jalur kereta api Jakarta - Bandung via Bogor dan Cianjur diresmikan pada tanggal 17 Mei 1884. Pada awal pembukaannya, jalur kereta Bandung - Jakarta mengangkut 32.000 penumpang dan 9.240 ton barang pertahun, kereta api pada masa itu sangat berperan dalam memajukan perekonomian kota Bandung. Pada tahun 1914 kereta api di Bandung mengangkut 1.307.000 dan 244.700 ton pertahun.

Jalur kereta di Bandung bukan saja jarak jauh seperti Bandung-Jakarta atau Bandung Surabaya saja, melainkan jalur yang

¹² https://www.kai.id/corporate/about_kai

menghubungkan Antara wilayah di wilayahnya seperti jalur rel kereta api Bandung – Rancaekek – Tanjungsari – Citali yang dibangun pada tanggal 23 februari 1918. Rencananya akan dilanjutkan sampai ke Sumedang, namun rencana itu tak pernah terwujud karena melihat jalur yang akan ditempuh sangat curam, biaya yang dikeluarkan tidak sedikit. Jalur trem Bandung - Kopo dibangun pada tanggal 1 Juni 1918 lalu diteruskan ke Ciwidey pada tanggal 18 Maret 1921. Jalur kereta api Bandung – Citereup - Majalaya dibangun pada tanggal 6 Juni 1919, lalu dibangun pula jalur Citereup – Banjaran - Pangalengan pada tanggal 18 Maret 1921.

Di Bandung, pada zaman dahulu populer dengan si gambar dan si kuik, si gambar adalah lokomotif jalur pegunungan, lokomotif ini bernomor sei D. D yang berarti memiliki 8 buah roda besar pada lokomotifnya. Lokomotif yang cukup tangguh melintasi tanjakan jalur pegunungan ini rouksi tahun 1924, kecepatannya mencapai 90 KM/Jam . asal kata gambar menurut kamus sunda yang disusun oleh RA Danadibrata adalah berasal dari nama tokoh dalam film amerika yang berbadan besar dan tenaga besar. Orang Bandung saat itu meggunakan kata-kata gambar untuk menggambarkan hal-hal besar termasuk kereta api yang berbentuk besar dan rodanya kecil. Sedangkan kuik kereta yang lebih kecil dan bunyinya kuik-kuik , maka orang menyebutnya kuik.¹³

2.3.6 Tiket

¹³ Yati Nurhayati, “*Sejarah Kereta Api Indonesia*” Jawa Tengah, CV Rizki Mandiri, 1 Maret 2014, Halaman 4-7

Tiket kereta api adalah tiket yang dikeluarkan oleh operator kereta api (KA) yang memungkinkan pemegangnya untuk melakukan perjalanan pada lintas milik operator tersebut. Tiket mengizinkan pemiliknya untuk melakukan perjalanan pada jarak dan waktu tertentu (umumnya pada perjalanan jarak jauh jauh), atau pada jarak dekat dalam waktu kapan saja (umumnya pada kereta api komuter), berkali-kali melakukan perjalanan, atau dapat ditentukan sendiri oleh pemilik tiket.

Tiket adalah salah satu syarat yang harus dimiliki oleh penumpang agar bisa melakukan perjalanan menggunakan kereta api. Kondektur melakukan suatu pemeriksaan tempat duduk yaitu pemeriksaan yang menunjukkan seberapa jauh para penumpang dapat melakukan perjalanan pada lintas. Pemeriksaan tempat duduk dilakukan secara teliti agar memastikan bahwa penumpang tidak dapat memperpanjang relasi perjalanan dari pada yang ditentukan pada tiket.

Beralihnya masyarakat keangkutan kereta api diawali dengan mudahnya untuk mendapatkan tiket, Untuk pembelian tiket di zaman sekarang bisa melalui online tidak harus datang ke stasiun untuk membelinya, perubahan zaman bisa merubah segalanya karena teknologi semakin canggih pembelian tiket pun bisa dilakukan dimana saja dan kapan saja melalui handphone dan aplikasi KAI tanpa perlu ribet. Penjualan tiket yang cukup mudah dan praktis sekarang ini disinyalir jadi langkah awal untuk memberikan pelayanan yang mudah diakses oleh masyarakat. Selain melalui jalur online, pemesanan tiket

kereta api juga bisa didapatkan melalui penjualan eksternal yang menyediakan tiket kereta api.

2.3.7 Pelayanan

Pelayanan di gerbong (kereta api) dapat berupa pelayanan dengan mengutamakan kenyamanan, dan keselamatan penumpang dengan cara mewajibkan seluruh pegawai KAI yang berada di Stasiun atau di kereta api untuk menunjukkan senyuman, sapa setiap kali bertatap muka dengan pelanggan, Diharapkan dengan adanya Program Sapa Patengan terjadi interaksi antara pelanggan dan karyawan sehingga penumpang merasakan dukungan dari seluruh karyawan saat menggunakan layanan KAI. Melalui program ini, pelanggan diharapkan dapat menyampaikan masukan atau kritik yang membangun untuk perbaikan pelayanan KAI di masa yang akan datang.¹⁴ Naik kereta api sekarang menjadi nyaman karena diatas kereta bebas asap rokok, pedagang asongan, pengamen, dan pengemis. Dengan memberikan pelayanan yang baik seperti sekarang dinilai ada peningkatan yang cukup signifikan jumlah penumpang. PT KAI terus berupaya meningkatkan mutu pelayannya, tidak hanya pelayanan di stasiun saja yang ditingkatkan, namun pelayanan di atas kereta pun juga ikut ditingkatkan apalagi oleh polsuska yang bertugas menjaga keamanan dan kenyamanan penumpang.

¹⁴ <https://www.kai.id>

Tidak hanya pelayanan dari pegawai kereta api diatas kereta api pun menyediakan keamanan berupa dipasangnya CCTV yaitu alat sebuah pengintai yang dapat merekam gambar dan suara, alat pengintai ini dipasang di stasiun maupun didalam kereta. Didalam kereta tidak hanya CCTV yang memantau setiap pergerakan para penumpang di dalam gerbong penumpang. PT KAI juga menyediakan POLSUSKA yang akan berpatroli menyusuri setiap gerbong dalam setiap sekurang - kurangnya 30 menit sekali. Ini dilakukan demi meningkatkan keamanan dan kenyamanan kita tidak bisa memperkirakan apa yang akan terjadi baik di stasiun maupun di diatas kereta

2.4 Kejahatan Masyarakat Di Wilayah Daerah Operasi 2 Bandung

2.4.1 Pencurian

Pencurian adalah suatu perbuatan yang sangat merugikan orang lain dan juga orang banyak, terutama masyarakat sekitar kita. Maka dari itu kita harus mencegah terjadinya pencurian yang sering terjadi dalam kehidupan sehari-hari, karena terkadang pencurian terjadi karena banyak kesempatan.

2.4.2 Pelecehan

Pelecehan adalah suatu pola perilaku menyerang yang tampak bertujuan tidak baik terhadap orang yang menjadi sasarannya, biasanya dengan tujuan untuk mengancam atau mengintimidasi target utamanya.

Pelecehan seksual adalah segala macam bentuk perilaku yang berkonotasi seksual yang dilakukan secara sepihak dan tidak

dikehendaki oleh korbannya. Bentuknya dapat berupa ucapan, tulisan, simbol, isyarat dan tindakan yang berkonotasi seksual. Aktifitas yang berkonotasi seksual bisa dianggap pelecehan seksual jika mengandung unsur-unsur sebagai berikut, yaitu adanya pemaksaan kehendak secara sepihak oleh pelaku, kejadian ditentukan oleh motivasi pelaku, kejadian tidak diinginkan korban, dan mengakibatkan penderitaan pada korban.

2.5 Ruang Lingkup Pengamanan

2.5.1 Pengertian Pengamanan

Pengamanan adalah proses, cara, perbuatan, mengamankan. Contoh pemeliharaan dan pengamanan tempat ibadah lebih di perkuat. Pengamanan berasal dari kata dasar aman/ pengamanan memiliki arti dalam kelas Pembina atau kata benda sehingga pengamanan dapat menyatkan, dari seseorang, tempat, atau semua benda dan segala yang dibendakan.¹⁵

Pengamanan adalah segala urusan pekerjaan dan kegiatan mengenai pengumpulan, pengolahan, dan penafsiran data untuk memungkinkan perencanaan dan pengambilan tindakan guna penyelenggaraan pengembangan terhadap personal, material, bahan keterangan dan kegiatan/operasi.

2.5.2 Tujuan Pengamanan

Pengamanan dilakukan untuk menjamin sejauh mungkin terpeliharanya suatu kondisi dimana :

¹⁵ <https://lektur.id/arti-pengamanan/> di akses hari kamis, 4 agustus 2022 pukul 17.15 Wib

1. Tidak ada kesempatan atau peluang bagi lawan untuk berhasil melakukan spionase, sabotase dan penggalangan.
2. Dapat dihindarkan atau ditekan secekil mungkin kerugian personal; material dan data-data sebagai akibat kelalaian, kelfaan dan bencana alam.¹⁶

¹⁶ <https://kamus.tokopedia.com/p/pengamanan/> diakses hari Kamis, 4 Agustus 2022 pukul 17.38
Wib

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Metode Penelitian

Penelitian menggunakan deskriptif analisis salah satu jenis metode penelitian yang berusaha menggambarkan dan menginterpretasi objek sesuai dengan apa adanya, mengklarifikasi mengenai suatu fenomena atau kenyataan sosial, dan di samping itu juga penelitian deskriptif merupakan penelitian pengumpulan data.

Deskriptif adalah suatu bentuk penelitian yang ditujukan untuk mendeskripsikan fenomena-fenomena yang ada baik fenomena alamiah, ataupun karakteristik, perubahan, hubungan, kesamaan, dan perbedaan Antara fenomena, yang satu dengan fenomena yang lain.¹⁷

3.2 Desain Penelitian

Desain penelitian atau rancangan penelitian merupakan suatu rancangan yang dapat menuntun peneliti untuk memperoleh jawaban terhadap pertanyaan penelitian. Dalam pengertian yang luas desain penelitian mencakup berbagai hal yang dilakukan peneliti, mulai dari identifikasi masalah, rumusan hipotesis, operasionalisasi hipotesis, cara pengumpulan data, hingga analisis data.

Penelitian adalah semua proses yang diperlukan dalam perencanaan pada pelaksanaan penelitian, dalam pengertian lebih sempit bahwa desain penelitian

¹⁷ Sukmadinata, Nana Syaodih, 2007, *Metode Penelitian Pendidikan*, Bandung, Remaja Rosdakarya. Hal 54

hanya mengenai pengumpulan dan analisis data saja namun demikian desain penelitian juga bermakna proses-proses penelitian yang dapat di bagi menjadi 2 kelompok yaitu:

1. Perencanaan penelitian : proses penelitian dimulai dari identifikasi, pemilihan serta perumusan masalah, sampai dengan perumusan hipotesis serta kaitannya dengan teori dan kepustakaan yang ada.
2. Pelaksanaan penelitian atau operasional penelitian.

Desain penelitian membantu peneliti untuk mendapatkan jawaban atas pertanyaan peneliti yang sah, objektif, akurat, serta hemat. Desain penelitian harus disusun dan dilaksanakan dengan penuh perhitungan agar dapat memperhatikan bukti empiris yang kuat relevansinya dengan pertanyaan penelitian. Desain yang direncanakan dengan baik sangat membantu peneliti untuk mengandalkan observasi dan intervensi, serta untuk melakukan inferensi atau generalisasi hasil penelitian.

3.3 Sumber Dan Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini sumber data umumnya dibedakan Antara data yang diperoleh secara langsung dari lapangan yang dinamakan data primer dan data yang diperoleh dari bahan-bahan psutaka dinamakan data sekunder. Adapun data yang dipergunakan dalam penelitian ini diperoleh dari 2 (dua) sumber data yaitu :

1. Data primer

Data yang diperoleh dari anggota Polisi khusus kereta api Di Wilayah Kerja Daerah Operasi 2 Bandung.

2. Data sekunder

Data yang dikumpulkan dengan maksud untuk menyelesaikan masalah yang sedang dihadapi dengan cara membaca dan menelaah berbagai macam literatur, buku, perundang-undangan, dokumen artikel, jurnal serta data dari internet guna menemukan fakta maupun teori yang relevan dengan permasalahan yang akan dibahas.

3.3.1 Teknik Pengumpulan Data

Penulis menggunakan beberapa metode atau teknik dalam mengumpulkan data. metode pengumpulan data penelitian yang telah dilakukan penulis adalah :

1. Observasi

Observasi adalah mengumpulkan data atau keterangan yang harus dijalankan dengan melakukan usaha-usaha pengamatan secara langsung ke tempat yang akan diselidiki.¹⁸

Metode observasi dilakukan dengan pengamatan yang jelas, rinci, lengkap, dan sadar tentang perilaku individu sebenarnya di dalam keadaan tertentu. Pentingnya observasi adalah kemampuan dalam menentukan faktor-faktor awal mula perilaku dan kemampuan untuk melakukan akurat reaksi individu yang diamati dalam kondisi tertentu. observasi dilakukan pada obyek penelitian sebagai sumber data dalam keadaan asli atau sebagaimana keadaan sehari-hari.

¹⁸ Arikunto, Suharsimi 2006. Prosedur penelitian suatu pendekatan praktek, Jakarta: PT.Rineka Cipta. Hal 118

Observasi langsung dalam penelitian ini digunakan untuk mendapatkan data mengenai Peran Polisi khusus kereta api Dalam Pengamanan Gerbong Di Wilayah Kerja Daerah Operasi 2 Bandung.

2. Wawancara

Wawancara merupakan percakapan Antara dua orang atau lebih dan berlangsung Antara narasumber dan pewawancara. Tujuan dari wawancara adalah untuk mendapatkan informasi yang tepat dari narasumber yang terpercaya. Wawancara dilakukan melalui penyampaian pertanyaan-pertanyaan dari pewawancara kepada narasumber.

Dalam penelitian ini, penulis mengajukan pertanyaan secara lisan dan tertulis untuk mendapatkan gambaran bagaimana KAI dalam melaksanakan perannya dalam pengamanan Gerbong Di Wilayah Kerja Daerah Operasi 2 Bandung.

3. Studi pustaka

Studi pustaka merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan serangkaian kegiatan dengan menelaah atau mengutip dari buku-buku, literatur, catatan-catatan, dan laporan- laporan yang ada hubungannya dengan masalah yang dipecahkan. Teknik ini digunakan untuk memperoleh dasar dan pendapat secara tertulis yang dilakukan dengan cara mempelajari berbagai literature yang berhubungan dengan masalah yang diteliti, serta melakukan pengkajian terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan.

4. Dokumentasi

Metode dokumentasi merupakan metode yang dilakukan dengan mengumpulkan data dari buku, catatan dan laporan-laporan yang ada pada perusahaan. Dengan metode dokumentasi ini penulis bisa mendapatkan informasi.

5. Triangulasi

Triangulasi adalah bentuk pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain di luar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data itu.

Dalam teknik pengumpulan data, triangulasi diartikan sebagai teknik pengumpulan data yang bersifat menggabungkan dari sebagai teknik pengumpulan data dan sumber data yang telah ada. Bila peneliti melakukan pengumpulan data dengan triangulasi, maka sebenarnya peneliti mengumpulkan data yang sekaligus menguji kredibilitas data, yaitu mengecek kredibilitas data dengan berbagai teknik pengumpulan data dan berbagai sumber data.

Teknik ini berarti peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berbeda – beda untuk mendapatkan data dari sumber yang sama. Peneliti menggunakan observasi partisipatif, wawancara mendalam, dan dokumentasi untuk sumber berarti, untuk mendapatkan data dari sumber yang berbeda-beda dengan teknik yang sama.

3.4 Lokasi Dan Waktu Penelitian

3.4.1 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian tugas akhir ini dilakukan di Daerah Operasi 2 Bandung yang bertempat di Jl. Stasiun Selatan No. 25 Bandung, Kecamatan Sumur Bandung, Kota Bandung, Provinsi Jawa Barat. Penulis memilih lokasi ini karena sangat berhubungan dengan penulisan tugas akhir, terutama dalam mengumpulkan data-data yang berhubungan dengan dilaksanakannya Peran Polisi khusus kereta api Dalam Pengamanan Gerbong Di Wilayah Kerja Daerah Operasi 2 Bandung.

3.4.2 Waktu Penelitian

Lamanya waktu penelitian ini selama 5 (lima) bulan , dimulai dari bulan maret s/d agustus 2022, dengan jadwal dan waktu penelitian seperti terlihat pada tabel 3.1 berikut:

Tabel 3.1 Jadwal dan Waktu Penelitian

Pada bulan maret s/d Oktober 2022

No	Tahap Kegiatan	Bulan								
		Maret	April	Mei	Juni	Juli	Agustus	September	Oktober	November
1	Persiapan Judul									
2	Pengumpulan Data									
3	Penyusunan BAB 1 Sampai BAB V									
4	Seminar Draft									
5	Sidang Tugas Akhir									

BAB IV

PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum KAI Bandung

4.1.1. Sejarah KAI Stasiun Bandung

Priangan (Bandung) sejak zaman VOC merupakan daerah subur yang terkenal sebagai penghasil komoditas ekspor, terutama kopi. Semasa sistem tanam paksa, di priangan dilakukan penanaman wajib tanaman kopi yang dikenal dengan preanger stelsel. Pengangkutan kopi dibawa dari priangan ke pelabuhan terdekat, yakni di Batavia (Jakarta), untuk mempermudah pengangkutan komoditas ekspor, pemerintah hindia belanda membangun jaringan kereta api *bultenzorg* (bogor) - Bandung - Cicalengka sepanjang 184 Km. sebelumnya jaringan kereta api Jakarta - Bogor sudah dibangun oleh perusahaan kereta api swasta. *Nederlansch indische spoorweg maatschappij* (NISM) tahun 1873.

Jaringan kereta api Bogor – Bandung - Cicalengka sebagai jaringan kereta api pertama di wilayah priangan dibangun oleh *staatssporwegen* (SS). Sebuah perusahaan kereta api milik pemerintah, sebagai salah satu tempat pemberhentian, SS membangun stasiun besar di tengah Bandung. Pembangunan stasiun Bandung dimulai pada tahun 1882. Agar stasiun bisa selesai tepat waktu, pembangunan dilaksanakan juga di kala malam hari dibantu dengan lampu listrik. Pembangunan pertama meliputi stasiun Bandung yang diresmikan pada Tahun 1884, pada pembangunan pertama dipimpin oleh arsitek

sekaligus arkeolog Jan Willwm Ijzerman. Desain stasiun Bandung awal mirip dengan stasiun Surabaya Gubeng, memiliki ciri khas bangunan stasiun milik SS era 1884 - 1909. Stasiun dapat rampung pada 16 Mei 1884, esoknya perjalanan kereta Bogor – Bandung - Cicalengka diresmikan untuk umum.

Untuk mengimbangi jumlah penumpang dan barang yang semakin bertambah, setelah terhubung dengan Batavia Bandung direnovasi, areal stasiun mengalami perluasan dengan menambahkan bangunan bergaya art deco yang dipimpin oleh arsitek F.J.A Cousin. Pada tahun 1928, SS kembali melaksanakan renovasi besar – besaran stasiun Bandung. Pembangunan dirancang oleh E.H de Roo meliputi pembangunan ulang stasiun, fasad bangunan art deco yang lebih berkonsep modern dengan kaca jendela berwarna biru, seperti yang tersedia di stasiun Nardden - Bussum tahun 1925. Pada renovasi tersebut stasiun membuat penerangan listrik yang baru dari perusahaan Bergman.

Pada tahun 1939, SS menambah atap payung beton sebagai perpanjangan atap besi yang sudah ada. Sedangkan bangunan dan pintu utara stasiun Bandung saat ini merupakan hasil renovasi pada tahun 1989 – 1990. Bangunan berkonsep rumah adat joglo.

Saat ini stasiun Bandung (Bd) dibawah pengelolaan Daerah Operasi 2 Bandung, PT Kereta Api Indonesia (persero). Stasiun yang berada di ketinggian +709 mdpl ini tatak di km 155+134 lintas Bogor – Bandung - Yogyakarta, stasiun Bandung telah ditetapkan sebagai

Wilayah kerja Daerah Operasi 2 Bandung berada di Jl. Stasiun Selatan No. 25 Bandung, Kecamatan Sumur Bandung, Kota Bandung, Provinsi Jawa Barat. Daop 2 Bandung memiliki lima stasiun besar, diantaranya :

1. Stasiun Bandung,
2. Stasiun Kiaracondong,
3. Stasiun Tasikmalaya,
4. Stasiun Cimahi,
5. Stasiun Banjar.

Sedangkan stasiun kelas menengah diantaranya adalah :

1. Stasiun Cicalengka,
2. Stasiun Rancaekek,
3. Stasiun Purwakarta,
4. Stasiun Padalarang,
5. Stasiun Cipeundeuy,
6. Stasiun Cianjur,
7. Stasiun Ciamis,
8. Stasiun Cibatu.²⁰

4.1.3. Visi Dan Misi

a. Visi :

Menjadi solusi ekosistem transportasi terbaik untuk Indonesia

b. Misi :

²⁰ https://id.wikipedia.org/wiki/Daerah_Operasi_II_Bandung

Untuk menyediakan sistem transportasi yang aman, efisien, berbasis digital, dan berkembang pesat untuk memenuhi kebutuhan pelanggan.

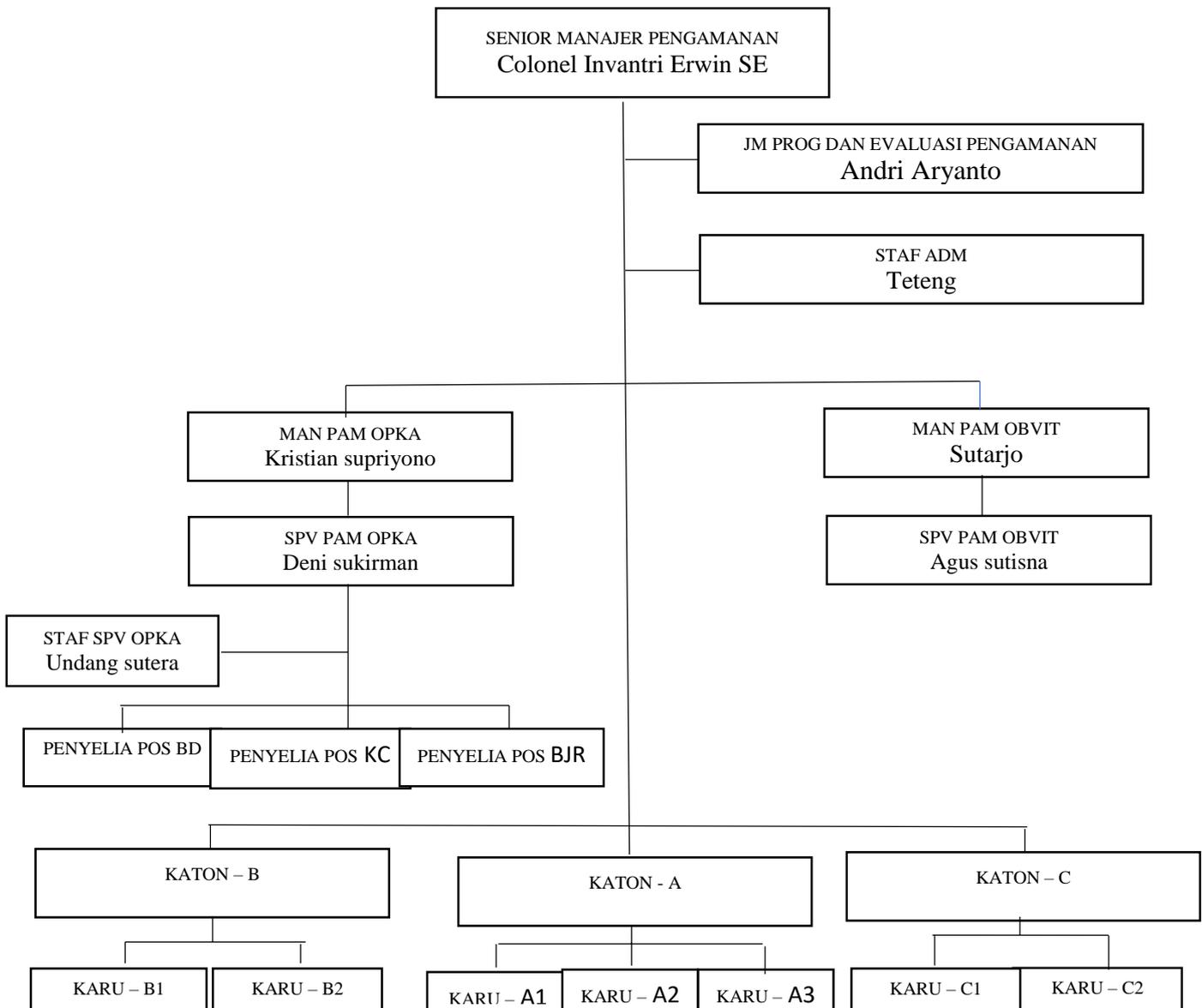
Untuk mengembangkan solusi transportasi massal yang terintegritas melalui investasi dalam sumber daya manusia, infrastruktur dan teknologi.

Untuk memajukan pembangunan nasional melalui kemitraan dengan para pemangku kepentingan, termasuk memprakarsai dan melaksanakan pengembangan infrastruktur - infrastruktur penting terkait transportasi

4.2. Gambaran Umum Polsuska Daerah Operasi 2 Bandung

4.2.1 Struktur Organisasi Polsuska Daerah Operasi 2 Bandung

Tabel 4. 1 Struktur Organisasi Polsuska
Daerah Operasi 2 Bandung 2022



(Sumber : pamka Daerah Operasi 2 Bandung, tahun 2022)

4.2.2 Jumlah Personil Polsuska Daerah Operasi 2 Bandung

a. Jumlah personil penyelia pos

Tabel 4.2 Jumlah Personil Penyelia Pos

No	Penyelia pos Bandung	Penyelia pos kiaracondong	Penyelia pos banjar
1	Rano kusmayanto	Taufik suryana	Riefky hundayana
2	Widarto	Aman yakup	Ariyadi
3	Parto pranoto	Solihin nuryantika	Dadan darmawan
4	Mara untung	Dadan permana	Ade sutaryana

b. Jumlah personil katon A, B DAN C

Karu A :

Tabel 4.3 Jumlah Personil Katon A

No	Katon - A1 (Sumandar)	Katon – A2 (Pasti Sinulingga)	Katon – A3 (Bardi)
1	Ade supriatna	Aries aryanto	Agus sunardi
2	Agus koswara	Cecep teddy w	Apud samsudin
3	Agus ma'mun H.	Ending komarudin	Ateng casmita
4	Agus riyanto	Herdi herdiana	Bunasir
5	Agus setiawan	Muhammad isa	Heriyanto
6	Alek rustianto	Rahmat hidayat	Humaidi
7	Andri iskandar	Pahruraji	Indro sumantri
8	Asep komarudin	Roni nugraha	Irwan muis
9	Asep sumarna	Saca nugraha	Iwan setiawan
10	Azi akbar saputra	Wahyu priatna	Januwarto ridwan

11	Dadang saputra	Yono mulyono	Okky diari rahmat
12	Dian tardiana	Dede rahmat hidayat	Budi
13	Didin rosidin	Dahlan dodid	Saeful oh Ibrahim
14	Eddy haryono	Toni susianto	Dedi gunawan
15	Isrin sani	Lamhot satria gultom	Anggi ramaidho
16	Wawan gunawan	Karna	Erwin effendi
17	Andi sofyan	Yasir	Iwan setiawan
18	Aan kustiana		Hermansyah

Karu B :

Tabel 4.4 Jumlah Personil Katon B

NO	Karu – B1 (setyo herwanto)	Karu - B2 (ade rahmat)
1	Agus rapen	Achmad resmana
2	Dena agriana	Riska pratiwi
3	Dian mulyana	Budi hudini
4	Didy harthady d	Cecep setiawan
5	Mochamad ridwan	Deni sopian
6	Obar sobarna	Edi sumpeno
7	Ridwan	Solihin
8	Tatang koswara	Taufik nuryanto
9	Tubagus abubakar	Agus suherman
10	Nano maryono	Hisam ruli yanto
11	Oon bahron	Bambang Harlan

12	Marioko	Darmawan effendi
13	Fani ichsan aqbar	Deden hermawan
14	Hadi raharjo	Septian yudha p.
15	Deni wahyudi	Dayat
16	Samsudin	Yudha yu. G
17		Krishna moorthi
18		Fuad zen
19		Asep sepriatna
20		Supoyo

Karu C:

Tabel 4.5 Jumlah Personil Katon C

No	Karu – C1 (dadi suryadi)	Karu –C2 (asep mulyadin)
1	Abdul hamid	Aep saeful ulum
2	Darwin mardiana	Ahmadi
3	Pris suyanto	Amin sohyudin
4	Roni irawan	Astro widodo
5	Sariman	Cucu wigena
6	Sukardi	Dadang alamsyah
7	Tedi haryani	Gilang gempar S.
8	Tisna rusmana	Ilyas samad
9	Yayan radian	Iwan hermawan
10	Sunardi	Karidin

11	Suprpto	kharisma Aditya I .
12	Syahrul iman	Fajar Aditya I .
13	Riswan zamaludin	Nur kholik
14	Sahudi	Rangga syaputra
15	Wahono	Bambang suyatno
16	Wahyudi	Akbar zahriali
17	Rudho ramadhan	

Keterangan :

1. Unsur pimpinanan : 6 orang
2. Staff : 2 orang
3. Penyelia pam : 12 orang
4. Katon dan karu : 10 orang
5. Anggota polsus : 122 orang
6. Jumlah : 152 orang

4.2.3 Job Description Polsuska Daerah Operasi 2 Bandung.

1. Tupoksi senior manager pengamanan
 - a. Merumuskan penjabaran kebijakan yang berkaitan dengan tugas pengamanan dan penertiban yang telah ditetapkan kantor pusat di wilayah Daerah Operasi 2 Bandung.
 - b. Memastikan terselenggaranya proses peningkatan kualitas (quality improvement) keamanan dan ketertiban secara berkelanjutan
 - c. Memastikan terselenggaranya keamanan di atas kereta api, objek vital, dan asset perusahaan termasuk namun tidak terbatas pada stasiun, jalur kereta api, perkantoran, balai yasa, training center, dan depo di Wilayah Daerah Operasi 2 Bandung.

- d. Melakukan pemantauan, pengawasan, dan pengendalian operasional keamanan dan ketertiban di atas kereta api, objek vital dan asset perusahaan termasuk namun tidak terbatas pada stasiun, jalur kereta api, perkantoran, balai yasa, training center, dan depo di Wilayah Daerah Operasi 2 Bandung.
 - e. Melaksanakan pembinaan terhadap polisi khusus kereta api (polsuska) dan personel satpam di Wilayah Daerah Operasi 2 Bandung.
 - f. Melakukan perencanaan dan pengusulan kebutuhan personal polisi khusus kereta api (polsuska) dan personel satpam sesuai dengan kebutuhan di wilayah Daerah Operasi 2 Bandung, dan
 - g. Mengordinasi pengamanan dalam pelaksanaan penertiban asset sesuai permintaan dari bagian penjagaan asset Daop 2 Bandung.
2. Tupoksi manager pengamanan operasi kereta api
- a. Merencanakan kegiatan pengamanan di atas kereta api di wilayah Daerah Operasi 2 Bandung
 - b. Merencanakan kebutuhna personel polisi khusus kereta api (polsuska) dan satpam di atas kereta api di Wilayah Daerah Operasi 2 Bandung
 - c. Memastikan terselenggaranya proses peningkatan kualitas pengamanan secara berkelanjutan serta terjaminnya keamanan dan ketertiban di atas kereta api selama dalam perjalanan di Wilayah Daerah Operasi 2 Bandung

- d. Melaksanakan pembinaan terhadap porsonel polisi khusus kereta api (polsuska) dan satpam dalam penugasannya sebagai personel pengamanan operasi kereta api di Wilayah Daerah Operasi 2 Bandung dan
 - e. Mengawasi, mengendalikan keamanan dan ketertiban di atas kereta api selama dalam perjalanan.
3. Tupoksi manager pengamanan objek vital dan asset
- a. Merencanakan kegiatan pengamanan di objek vital dan asset perusahaan termasuk namun tidak terbatas pada stasiun, jalur kereta api, perkantoran, balai yasa, training center, dan depo di Wilayah Daerah Operasi 2 Bandung
 - b. Membuat pemetaan kebutuhan personel polisi khusus kereta api (polsuska) dan personel satpam di objek vital dan asset di Wilayah Daerah Operasi 2 Bandung.
 - c. Mengupayakan peningkatan kualitas keamanan dan ketertiban secara berkelanjutan serta terjaminnya keamanan di objek vital dan asset perusahaan termasuk namun tidak terbatas pada stasiun, jalur kereta api, perkantoran, balai yasa, training center, dan depo di Wilayah Daerah Operasi 2 Bandung.
 - d. Melaksanakan pembinaan terhadap personel polisi khusus kereta api (polsuska) dan satpam dalam penugasannya sebagai personel pengamanan di objek vital dan asset perusahaan termasuk namun tidak terbatas pada stasiun, jalur kereta api, perkantoran,

balai yasa, training center , dan depo di Wilayah Daerah Operasi 2 Bandung

- e. mengawasi serta mengendalikan keamanan dan ketertiban di objek vital dan asset perusahaan termasuk namun tidak terbatas pada stasiun, jalur kereta api, perkantoran, balai yasa, training center dan depi di wilayah kerja Daerah Operasi 2 Bandung.
4. Tupoksi supervisor pengamanan objek vital dan asset
 - a. Melakukan pengaturan dan penyiapan dinasan personel pengamanan pada objek vital dan asset di Wilayah Daerah Operasi 2 Bandung
 - b. Melaksanakan administrasi personel pengamanan yang bertugas pada objek vital dan asset di Wilayah Daerah Operasi 2 Bandung
 - c. Melaksanakan pemantauan pelaksanaan tugas pengamanan di objek vital dan asset di Wilayah Daerah Operasi 2 Bandung.
 - d. Melakukan pengendalian personel pengamanan objek vital dan asset, dan
 - e. Membuat laporan harian dan bulanan berkaitan dengan kegiatan pengamanan pada objek vital dan asset, laporan bulanan yang telah diperiksa dan disetujui oleh manager pengamanan objek vital dan asset selanjutnya diserahkan kepada senior manager pengamanan.
 5. Tupoksi supervisor pengamanan operasi kereta api
 - a. Melaksanakan dan menyiapkan dinasan pengawalan kereta api di Wilayah Daerah Operasi 2 Bandung

- b. Pengendalian petugas pengawalan kereta api di Wilayah Daerah Operasi 2 Bandung
 - c. Melaksanakan pemantauan pelaksanaan tugas pengawalan kereta api di Wilayah Daerah Operasi 2 Bandung
 - d. Membuat penilaian kinerja petugas pengawalan kereta api dan
 - e. Membuat laporan harian dan bulanan berkaitan pengamanan di atas kereta api, laporan bulanan yang telah diperiksa dan disetujui oleh manager pengamanan operasi kereta api selanjutnya diserahkan kepada senior manager pengamanan.
6. Tupoksi junior manajer administrasi pengamanan
- a. Melaksanakan administrasi anggaran bagian pengamanan
 - b. Melaksanakan administrasi personalia bagian pengamanan dan
 - c. Menyusun laporan bulanan kinerja pengamanan hasil dari kompilasi laporan manager pengamanan objek vital dan asset serta manager pengamanan operasi kereta api di wilayah daerah operasi 2 Bandung yang telah diperiksa dan disetujui oleh senior manager pengamanan
7. Tupoksi penyelia polsuska
- a. Menyiapkan jadwal dinas polisi khusus kereta api (polsuska) daerah operasi 2 Bandung
 - b. Melaksanakan input data dinas pengawalan ke dalam sistem perencanaan operasi kereta api (pranopka)
 - c. Melaksanakan asesment pra dinas kepada petugas pengawalan

- d. Menyiapkan bentuk dan kelengkapan administrasi petugas pengawalan
 - e. Melaksanakan pemeriksaan kelengkapan pakaian dan inventaris dinas pengawalan
 - f. Melaksanakan validasi akhir dinas petugas pengawalan
 - g. Melakukan pengendalian petugas pengamanan kereta api angkutan penumpang dari daerah operasi lain serta pemantauan situasi operasional kereta api di Wilayah Daerah Operasi 2 Bandung, dan
 - h. Melakukan pengelolaan sistem lost and found.
8. Tupoksi kepala peleton polsuska
- a. Melaksanakan tugas sesuai perintah senior manager pengamanan, manager pengamanan operasi kereta api, serta manager pengamanan objek vital dan asset sesuai pelaksanaan tugasnya
 - b. Mengatur penugasan kepala regu polsuska dan/atau anggota polisi khusus kereta api (polsuska) dari peletonnya untuk dinas pengamanan di atas kereta api, objek vital dan/atau asset perusahaan termasuk namun tidak terbatas pada stasiun, jalur kereta api, perkantoran, balai yasa, training center dan depo
 - c. Melaksanakan pembinaan terhadap polisi khusus kereta api (polsuska) pada anggota peletonnya.
 - d. Bertanggung jawab terhadap keamanan dan ketertiban sepanjang lintas sesuai wilayah yang menjadi tanggung jawab

- e. Melakukan penggalangan dan pembinaan kepada masyarakat sekitar jalur kereta api sesuai wilayah yang menjadi tanggung jawabnya
 - f. Berkoordinasi secara aktif dengan aparat kewilayahan sekitar jalur kereta api sesuai wilayah yang menjadi tanggung jawabnya
 - g. Bertanggung jawab atas pelaksanaan tugasnya kepada senior manager pengamanan, manager pengamanan operasi kereta api, serta manager pengamanan objek vital dan asset dan
 - h. Memantau dan mengawasi pelaksanaan tugas anggota peletonnya.
9. Tupoksi kepala regu polsuska
- a. Melaksanakan tugas sesuai perintah senior manager pengamanan, manager pengamanan operasi kereta api, manager pengamanan objek vital dan asset dan/atau kepala peleton polsuska sesuai pelaksanaan tugasnya.
 - b. Mengatur penugasan anggota polisi khusus kereta api (polsuska) dari regunya untuk dinas pengamanan di atas kereta api, objek dan/atau asset perusahaan termasuk namun tidak terbatas pada stasiun, jalur kereta api perkantoran, balai yasa, training center, dan depo
 - c. Melaksanakan pembinaan terhadap polisi khusus kereta api (polsuska) yang merupakan anggota regunya.

- d. Bertanggung jawab terhadap keamanan dan ketertiban sepanjang lintas sesyau wilayah yang menjadi tanggung jawabnya
- e. Melakukan penggalangan dan pembinaan kepada masyarakat sekitar jalur kereta api sesuai wilayah yang menjadi tanggung jawabnya
- f. Berkoordinasi secara aktif dengan aparat kewilayahan sekitar jalur kereta api sesuai wilayah yang menjadi tanggung jawabnya.
- g. Bertanggung jawab pelaksanaan tugasnya kepada senior manager pengamanan, manager pengamanan operasi kereta api, manager pengamanan objek vital dan asset dan/atau kepala peleton polsuska dan
- h. Memantau dan mengawasi pelaksanaan tugas anggota regunya.

4.2.4 Standar Operasional Prosedur Polisi Khusus Kereta Api Bandung

SOP polsuska 2 Bandung dalam melakukan pengamanan di gerbong (Kereta) KA :

- SOP Sebelum dinas polsuska wajib melaksanakan ketentuan :
 1. Laporkan kepada petugas penyelia polsuska dengan cara tatap muka, tidak melalui handphone atau WA
 2. Mengisi jadwal hadir sesuai dengan jadwal dinas pamka (pengawal)

3. Melihat, membaca, dan memahami pengumuman atau intruksi yang terpasang dipapan pengumuman atau arahan yang disampaikan oleh penyelia polsuska mengenai :
 - Peraturan atau intruksi terkait perubahan atau tambahan tentang operasi perjalanan kereta api dan pelayanan penumpang
 - Peraturan atau intruksi yang terkait tugas pengamanan kereta api
4. Melaksanakan pemeriksaan kesehatan di pos pemeriksaan kesehatan atau poskes, petugas pamka yang layak dinas akan diberikan surat keterangan kesehatan
5. Melaksanakan assessment pradinasan dengan penyelia polsuska
6. Apabila layak berdasarkan assessment pamka harus menandatangani surat pernyataan siap dinas
7. Penyelia polsuska memberikan surat perintah perjalanan dinas (SPPD)
8. Laporkan kepada PPKA atau PAP untuk mencocokkan data yang masuk dilembar laporan kereta api atau laka yang telah diisi dan ditandatangani oleh PPKA
 - SOP sebelum kereta api berangkat petugas pamka wajib melaksanakan tugas sebagai berikut ;
 1. Mengikuti rapat petugas pelayanan penumpang guna memastikan kesiapan sarana dan fasilitas pelayanan penumpang, pembagian tugas dan pertukaran informasi antar petugas pelayanan penumpang serta dilanjutkan apel kesiapan

2. Menempatkan diri dipintu kereta sesuai pembagian tugas dari kondektur guna memberikan salam dan mengarahkan penumpang sesuai dengan tiket
- SOP selama dalam perjalanan pamka wajib melaksanakan ketentuan sebagai berikut :
 1. Memastikan keamanan dan ketertiban selama dalam perjalanan
 2. Mengikuti rapat petugas pelayanan penumpang diatas kereta api guna memastikan kesiapan petugas pelayanan penumpang pengganti
 3. Memastikan pintu – pintu kereta telah tertutup setelah kereta api berjalan
 4. Mendampingi kondektur saat melaksanakan pemeriksaan tiket diatas kereta api dengan memposisikan diujung depan dan ujung belakang kabin penumpang untuk kereta yang sedang diperiksa
 5. Patroli setiap 30 menit sekali
 6. Mengingatkan secara langsung tentang kamanan barang bawaan termasuk mengulang apa yang telah diumumkan lewat pengeras suara atau tayangan televisi didalam kereta api
 7. Menyampaikan kepada penumpang tentang keamanan dan ketertiban diatas kereta api seperti dilarang meroko, larangan berada di bordest dan larangan membuka pintu kereta
 8. Pamka harus meyakinkan pintu tetap tertutup diatas kereta api berjalan lambar atau berhenti dipetak jalan atau sinyal muka atau sinyal masuk

9. Mencatat laporan kejadian yang diketahui oleh kondektur sejak stasiun awal sampai dengan stasiun tujuan akhir sesuai dengan surat perintah perjalanan dinas
 10. Melaksanakan pelaporan selesai dinas kepada petugas penyelia di stasiun tujuan akhir
- SOP pada saat kereta api berhenti di stasiun Antara :
 1. Sebelum kereta api berhenti di stasiun Antara polsuska sudah berada pada pintu yang menjadi tanggung jawabnya
 2. Membuka pintu kereta untuk turun naik penumpang
 3. Membantu memasang dan memastikan ban cik untuk penumpang turun dan menempatkan diri di samping pintu kereta untuk mempersilahkan penumpang turun
 4. Menempatkan diri dipintu kereta guna memberikan salam dan mengrahkan penumpang sesuai tiket
 5. Tidak diperbolehkan melakukan pengelolaan barang temuan atau hilang sesuai dengan peraturan direksi mengenai pengelolaan barang hilang dan temuan
 6. Menyerahkan terduga pelaku tindak pidana diatas kereta api kepada petugas pengamanan stasiun
 - SOP pada saat kereta api tiba di stasiun tujuan akhir :
 1. Sebelum kereta api tiba di stasiun tujuan akhir petugas pamka sudah ada pada pintu yang menjadi tanggung jawabnya
 2. Membuka pintu kereta untuk turun penumpang

3. Membantu memasang dan memastikan bancik atau tangga untuk penumpang turun dan menepatkan diri di sampan pintu kereta untuk mempersilahkan penumpang turun
4. Menempatkan diri dipintu kereta guna memberikan salam
5. Sebelum semua penumpang turun maka petugas pamka bersama petugas pelayanan penumpang yang lain tidak oleh meninggalkan pintu yang menjadi tanggung jawabnya
6. Melaksanakan patrol didalam kereta api untuk memastikan tidak ada barang penumpang yang tertinggal
7. Melakukan pengelolaan barang hilang dan temuan sesuai dengan peraturan direksi mengenai pengelolaan barang hialng dan temuan
8. Meyakinkan bahwa seluruh penumpang sudah turun dalam keadaan selamat dan aman
9. Menyerahkan terduga pelaku tindak pidana diatas kereta api kepada petugas keamanan stasiun
10. Mengikuti apel akhir tugas yang dipimpin oleh kondektur dengan evaluasi singkat
11. Mencatat dan melaporkan temuan atau kejadian selama dalam perjalanan pada penyelia polsuska

4.3. Bagaimana Peran Atau Tindakan Polisi Khusus Kereta Api Dalam Menangani Gangguan Kamtib Diatas Kereta Api Di Wilayah Kerja Daerah Operasi 2 Bandung

Tindakan yang dilakukan oleh polsuska disaat terjadinya gangguan kamtib

1. Penumpang meroko :
 - a. Pamka melakukan koordinasi dengan kondektur selaku pemimpin pelayanan diatas kereta api
 - b. Pamka dan kondektur menegur penumpang tersebut supaya memastikan rokok dimatikan
 - c. Kondektur melakukan koordinasi dengan pos pUSDALYAN untuk menurunkan penumpang tersebut di stasiun pertama yang akan dilewati
 - d. PUSDALYAN (pusat pengendali pelayanan) berkoordinasi dengan PPKP untuk menurunkan penumpang tersebut, PPKP berkoordinasi dengan masinis untuk berhenti luar biasa di stasiun pertama yang akan dilewati
 - e. Setelah kereta api berhenti di stasiun petugas pamka dengan kondektur menurunkan penumpang tersebut yang kedapatan merokok di stasiun pemberhentian pertama
 - f. Kondektur melaporkan kepada KUPT stasiun atau PPKA dan petugas pengamanan stasiun tempat berhenti bahwa penumpang tersebut diturunkan karena alasan merokok
 - g. Pamka mencatat semua kejadian tersebut di formulir laporan kejadian
 - h. Laporan setelah sampai di stasiun formulir laporan kejadian dan formulir serah terima pengamanan tersebut diserahkan kepada penyelia polsuska
2. Penumpang menggunakan atau dalam pengaruh narkoba

- a. Pamka melakukan koordinasi dengan kondektur selaku pemimpin pelayanan diatas kereta api
 - b. Pamka melakukan pemeriksaan awal terhadap penumpang yang terindikasi menggunakan atau dalam pengaruh narkoba
 - c. Berdasarkan pemeriksaan awal diketahui penumpang tersebut dalam pengaruh narkoba maka kondektur melakukan koordinasi dengan pUSDALYAN untuk menurunkan penumpang tersebut di stasiun pertama yang akan dilewati
 - d. PUSDALYAN berkoordinasi dengan PPKP, PPKP berkoordinasi dengan masinis, setelah kereta api berhenti di stasiun pamka dengan kondektur menurunkan penumpang yang berada dalam pengaruh narkoba di stasiun tersebut
 - e. Pamka menyerahkan penumpang tersebut kepada petugas pengamanan stasiun untuk mengarahkan keluar wilayah stasiun
 - f. Kondektur melaporkan kepada KUPT atau PPKA dan petugas pengamanan stasiun bahwa penumpang tersebut diturunkan karena menggunakan atau dalam pengaruh narkoba
 - g. Pamka mencatat semua kejadian tersebut di formulir laporan kejadian
 - h. Setelah sampai di stasiun tujuan akhir formulir laporan kejadian dan formulir serah terima pengamanan tersebut diserahkan kepada penyelia polsuska
3. Pelemparan :
- a. Apabila pelemparan benda keras mengenai kereta api dan terdapat korban atas peristiwa tersebut maka petugas pelayanan yang mengetahui

segera melaporkan kepada kondektur selaku pemimpin pelayanan diatas kereta api segera melakukan pertolongan pertama pada korban

- b. Apabila korban luka parah dan memerlukan tindakan medis maka kondektur berkoordinasi dengan pusdalyan untuk memberhentikan kereta api di stasiun dekat dengan fasilitas kesehatan
 - c. Pusdalyan berkoordinasi dengan PPKP untuk memberhentikan kereta api di stasiun yang dekat dengan fasilitas, PPKP berkoordinasi dengan masinis untuk berhenti luar biasa di stasiun dekat fasilitas kesehatan
 - d. Pamka segera menghubungi petugas pos pengamanan untuk memberitahukan tentang kejadian tersebut agar segera menindak lanjuti dan datang kelokasi untuk mencari pelaku
 - e. Petugas pamka mencatat semua kejadian tersebut di formulir laporan kejadian
 - f. Setelah sampai di stasiun tujuan akhir dinas formulir laporan kejadian dan formulir serah terima pengamanan tersebut diserahkan ke penyelia pilsuska
4. Terdapat penumpang yang duduk tidak sesuai dengan nomer yang tercetak di tiket :
- a. Petugas pamka berkoordinasi dengan kondektur, kondektur yang didampingi oleh pamka menegur penumpang tersebut untuk pindah tempat duduk sesuai dengan nomer yang sesuai di tiket
 - b. Kondektur memberikan tanda di tiket penumpang tersebut sebagai bukti telah melanggar ketentuan

- c. Petugas pamka melakukan koordinasi dengan kondektur untuk melakukan tindakan menurunkan penumpang apabila melanggar aturan yang kedua kalinya atau tidak mendengarkan teguran kondektur
 - d. Kondektur melakukan koordinasi dengan pusdalyan untuk menurunkan penumpang tersebut di stasiun pertama yang akan dilewati
 - e. Pusdalyan berkoordinasi dengan PPKP, PPKP berkoordinasi dengan masinis, kondektur melaporkan kepada KUPT stasiun atau PPKA dan petugas pengamanan stasiun bahwa penumpang tersebut diturunkan karena melanggar aturan yang kedua kalinya dengan menempati tempat duduk tidak sesuai dengan nomor yang tercetak di tiket
 - f. Pamka mencatat semua kejadian tersebut di formulir laporan kejadian
 - g. Setelah sampai di tujuan akhir formulir kejadian dan formulir serah terima pengetahuan tersebut diserahkan ke penyelia polsuska
5. Penumpang melakukan perbuatan asusila, berperilaku yang dapat membahayakan keselamatan atau mengganggu penumpang lain di atas kereta api :
- a. Setelah menerima laporan dari penumpang atau petugas lain maka kondektur dan pamka berkoordinasi untuk melakukan investigasi awal
 - b. Pamka dapat melakukan investigasi awal dan membuat laporan tertulis sebagai dasar tindak lanjut sebagai mana mestinya
 - c. Penumpang yang melakukan tindakan asusila diturunkan di stasiun kesempatan pertama
 - d. Penumpang berperilaku yang dapat membahayakan keselamatan atau mengganggu penumpang lain di atas kereta api maka yang bersangkutan

membuat surat pernyataan tidak akan mengulangi perbuatan tersebut yang diketahui kondektur dan pamka

- e. Kondektur menandai tiket penumpang sebagai bukti telah melanggar aturan terkait larangan melakukan asusila atau perbuatan yang mengganggu penumpang di atas kereta api
 - f. Apabila penumpang melanggar yang kedua kalinya maka pamka koordinasi dengan kondektur untuk menurunkan penumpang tersebut
 - g. Kondektur melakukan koordinasi dengan pUSDALYAN untuk menurunkan penumpang tersebut di stasiun pertama yang akan dilewati
 - h. Pamka bersama kondektur menurunkan pelaku perbuatan asusila atau membahayakan keselamatan atau mengganggu penumpang lain pada stasiun pertama
 - i. Kondektur melaporkan kepada KUPT atau stasiun atau PPKA dan petugas pengawalan di stasiun
 - j. Pamka mencatat semua kejadian tersebut di formulir laporan kejadian
 - k. Setelah sampai di stasiun tujuan akhir formulir kejadian dan formulir serah terima pengamanan tersebut diserahkan kepada petugas penyelia
6. Penumpang membawa barang terlarang :
- a. Setelah menerima laporan dari penumpang atau petugas lain mengetahui adanya penumpang membawa barang terlarang atau berbahaya maka petugas pamka berkoordinasi dengan kondektur
 - b. Pamka dan kondektur melakukan pemeriksaan kepada penumpang tersebut. Dalam hal berdasarkan hasil pemeriksaan barang terlarang diketahui :

- a) Penumpang membawa dokumen pendukung yang sah dari pihak berwenang atas barang terlarang dan dikemas dengan aman maka penumpang masih diperbolehkan melanjutkan perjalanan sesuai relasi di tiket
- b) Penumpang tidak membawa atau tidak dapat menunjukan dokumen pendukung yang sah dan tidak dikemas dengan aman maka penumpang tidak diperbolehkan melanjutkan perjalanan sesuai relasi yang tertera di tiket
- c) Dalam hal berdasarkan hasil pemeriksaan penumpang membawa barang berbahaya maka pamka berkoordinasi dengan kondektur untuk melakukan tindakan penurunan penumpang tersebut
- d) Kondektur melaksanakan koordinasi dengan pusdalyan untuk menurunkan penumpang tersebut di stasiun pertama yang akan dilalui
- e) Pusdalyan berkoordinasi dengan PPKP
- f) PPKP berkoordinasi dengan masinis untuk berhenti luar biasa di stasiun pertama yang akan dilewati
- g) Pamka bersama kondektur menurunkan penumpang tersebut di stasiun pertama yang akan dilewati
- h) Kondektur melaporkan kepada KUPT stasiun atau PPKA dan petugas pengamanan stasiun bahwa penumpang tersebut diturunkan karena membawa barang terlarang atau barang berbahaya untuk proses lebih lanjut

- i) Pamka mencatat semua kejadian tersebut di formulir laporan kejadian dan melaporkan kepada petugas pengamanan stasiun sebagai dasar pemeriksaan selanjutnya
 - j) Setelah sampai di stasiun tujuan akhir dinas formulir laporan kejadian dan formulir serah terima pengamanan tersebut diserahkan kepada penyelia polsuska
7. Penumpang membawa binatang atau barang berbau tajam :
- a. Setelah menerima laporan dari penumpang atau petugas lain mengetahui adanya penumpang membawa binatang atau barang berbau tajam maka petugas pamka berkoordinasi dengan kondektur
 - b. Petugas pamka dan kondektur melakukan pemeriksaan kepada penumpang tersebut
 - c. Dalam hal berdasarkan hasil pemeriksaan binatang atau barang berbau tajam diketahui penumpang berkenan menurunkan binatang atau barang berbau tajam tanpa ada konsekuensi apapun maka penumpang diperbolehkan melanjutkan perjalanan sesuai relasi yang tertera di tiket dan barang tersebut dikarantina dalam kereta makan untuk diturunkan di stasiun pertama sesuai grafik perjalanan kereta api atau penumpang tidak berkenan menurunkan binatang atau barang berbau tajam maka penumpang tidak diperbolehkan lanjut perjalanan kereta api dengan relasi yang tertera di tiket.
 - d. Kondektur melakukan koordinasi dengan pUSDALYAN untuk menurunkan penumpang tersebut di stasiun pertama yang akan dilewati
 - e. PUSDALYAN berkoordinasi dengan PPKP

- f. PPKP berkoordinasi dengan masinis
- g. Pamka bersama kondektur menurunkan penumpang tersebut di stasiun pertama yang akan dilewati
- h. Kondektur melaporkan kepada KUPT stasiun atau PPKA dan petugas pengamanan stasiun bahwa penumpang tersebut diturunkan karena membawa binatang atau barang berbau tajam untuk di proses lebih lanjut
- i. Petugas pamka mencatat semua kejadian tersebut di formulir laporan kejadian dan melaporkan kepada petugas pengamanan stasiun sebagai dasar pemeriksaan selanjutnya
- j. Setelah sampai di stasiun tujuan terakhir formulir laporan kejadian dan formulir serah terima pengamanan tersebut diserahkan kepada penyelia polsuska

Metode pengamanan yang dilakukan oleh polsuska:

Penjagaan dan patroli, pengamanan diatas KA bukan hanya sekedar duduk tapi melakukan patroli sesuai SOP 30 menit sekali (sekurang kurangnya) polsuska harus melakukan patroli dari ujung kereta depan sampai ujung kereta belakang

4.3.1 Kejadian Dan Pemasalahan Yang Terjadi Di Wilayah Kerja

Daerah Operasi 2 Bandung

1. Jenis gangguan kamtib yang sering terjadi diatas ka :
 - a. penumpang meroko
 - b. pelemparan
 - c. Pencurian barang penumpang
 - d. Perbuatan asusla

- e. Penumpang yang menyebabkan kegaduhan
- f. Penumpang membawa binatang atau benda tajam
- g. Penumpang membawa barang terlarang
- h. Penumpang menggunakan atau dalam pengaruh narkoba

Tabel 4. 6 Gangguan Kamtib Di Stasiun, Jalur Dan Asset

No	Tahun	Jumlah Kasus
1	2020	81
2	2021	79
3	2022	76

Sumber: DAOP 2 Bandung

Berdasarkan data tabel 4.7 diatas, gangguan kamtib di stasiun, jalur, dan aset Daop 2 Bandung dari tahun ke tahun mengalami penurunan , mulai dari tahun 2020 total 81 gangguan kamtib, tahun 2021 total 79 gangguan kamtib, tahun 2022 total 76 gangguan kamtib.

Hasil dari penelitian dan wawancara kepada sumber diatas menunjukkan bahwa tingkat peranan polsuska dalam melaksanakan pengamanan, penjagaan dan patroli berjalan dengan baik. Didukung dengan berbagai upaya polsuska dalam meminimalisir gangguan kamtib dan diperkuat dengan keterangan sumber informan, juga diperkuat kembali dengan data yang setiap tahun nya mengalami penurunan.

2. Sasaran pengamanan yang dilakukan oleh polsuska:
 - a. Penumpang Dan Calon Penumpang
 - b. Stake Holders
 - c. Barang Bawaan Penumpang

d. Barang Inventaris Perusahaan

4.4. Apa Faktor Penghambat Dan Pendukung Dalam Pelaksanaan Pengamanan Polisi Khusus Kereta Api Di Wilayah Kerja Daerah Operasi 2 Bandung

Hambatan disaat melakukan pengamanan diatas kereta api :

- CCTV, karena itu alat bantu untuk mereka, karna namanya sistem terkadang ada sistem error itu salah satu hambatannya walaupun tidak sering terjadi, contoh : akibat guncangan dijalan yang membuat CCTV mati, pergantian kereta karna kabelnya akan dipasang lepas.
- Jumlah kereta api yang dikawal dalam 1 kereta panjangnya lebih dari 20 meter, padahal petugas yang jaga di kereta eksekutif hanya 1 orang walaupun ini bukan hambatan tapi ini kendala. (keterbatasan personil) dalam melakukan penjagaan diatas kereta api
- Saat terjadi bencana alam atau cuaca ekstrim seperti longsor, petugas pamka harus bisa menenangkan penumpang harus bisa meyakinkan bahwa penumpang dalam keadaan selamat

Faktor pendukung yang dilakukan diatas gerbong (kereta) :

- Penyebaran CCTV disetiap kereta api
- Menyediakan aplikasi KAI, untuk mempermudah para penumpang membeli tiket kereta api
- Polsuska melakukan pengamanan diatas kereta api.
- Himbauan informasi berupa audio

4.5. Apa Upaya Yang Dilakukan Oleh Polisi Khusus Kereta Api Di Wilayah Kerja Daerah Operasi 2 Bandung.

Dalam melaksanakan tugas polisi khusus kereta api di Wilayah Kerja Daerah Operasi 2 Bandung, upaya yang dilakukan polsuska adalah melakukan pengamanan gerbong (kereta), melakukan pengecekan tiket kepada penumpang, dan melakukan patroli di gerbong (kereta). Seperti berdasarkan hasil wawancara bersama pak rifky (wawancara, 25 Agustus 2022)

“Dalam melaksanakan upaya pelaksanaan pengamanan biasanya polsuska melakukan patroli selambat – lambatnya 30 menit sekali sesuai SOP yang sudah diterapkan, patroli ini bertujuan untuk mengantisipasi penumpang yang meroko diatas kereta api, membawa barang terlarang, membawa hewan peliharaan dan kejadian yang tidak bisa diprediksi”

Berdasarkan hasil wawancara bersama pa deni (wawancara, 26 Agustus 2022)

“jika ada gangguan kamtib yang melanggar peraturan Biasanya polsuska melakukan Koordinasi dengan Kondektur lalu meminta Permohonan Maaf sesuai dengan peraturan, penumpang merokok harus diturunkan dan Apabila masalah percurian kita harus menyakinkan dia mencuri, apabila benar penumpang akan di turunkan di stasiun yang ada Pos Pengamanannya untuk di tindak lanjut sesuai dengan SOP”

Dari hasil wawancara tersebut dapat disimpulkan bahwa dalam upaya pengamanan polsuska melaksanakan tugasnya sebagai berikut :

1. Melakukan kontribusi Antara pamka dan kondektur dalam menangani pelanggaran di kereta api
2. Melakukan patroli paling lambat 30 menit sekali

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang di lakukan pada Polisi Khusus Kereta Api dan setelah peneliti membahas permasalahan yang ada dengan mengolah data yang terkumpul untuk di analisis mengenai “PERAN POLISI KHUSUS KERETA API DALAM PENGAMANAN GERBONG DI WILAYAH KERJA DAERAH OPERASI 2 BANDUNG ” Peneliti dapat memberi kesimpulan sebagai berikut :

1. Peran polsuska dalam melakukan pengamanan di kereta api dalam mencegah gangguan kamtib yang sering terjadi di kereta api yaitu :
 - a. penumpang meroko,
 - b. penumpang menggunakan atau dalam pengaruh narkotika dan miras,
 - c. pelemparan,
 - d. Penumpang tidak duduk sesuai dengan nomer yang tercetak di tiket,
 - e. penumpang melakukan perbuatan asusila,
 - f. pencurian.

Peran yang dilakukan oleh polsuska dalam mencegah gangguan tersebut dengan cara melakukan patroli mengelilingi kereta dari depan hingga ujung kereta jika gangguan tersebut terjadi polsuska langsung berkontribusi dengan kondektur agar menurunkan penumpang tersebut di stasiun terdekat.

2. Dalam pelaksanaan tugas polsuska melakukan pengamanan yang menjadi faktor penghambat dan pendukungnya:
 - a. Faktor penghambat:
 1. kamera CCTV dikarenakan suatu sistem terkadang terjadi error. itu salah satu hambatannya walaupun tidak sering terjadi, biasanya akibat guncangan di rel kereta yang dimana dari guncangan rel tersebut berimbas kepada kabel cctv yang membuat CCTV itu mati, dan juga sering terjadinya pergantian kereta dalam beberapa stasiun sehingga menyebabkan kabel CCTV lepas.
 2. Kekurangan personil, karena polsuska harus menjaga dan mengamankan kereta dari depan hingga belakang kereta. hingga saat ini tugas polsuska dibantu oleh security, polsuska ditugaskan untuk menjaga kereta antar kota jika kereta lokal biasanya dibantu oleh security.
 - b. Faktor pendukung: Didukung dengan kualitas personal pasukan yang menjadikan teknik pengamanan KA bisa berjalan dengan baik. Ditambah dengan pasukan polsuska khususnya di wilayah kerja Daop 2 Bandung hampir 40% berasal dari anggota TNI (Tentara Nasional Indonesia). Ada pula bantuan dari pihak eksternal yang ikut membantu dalam dalam melaksanakan pengamanan di wilayah kerja Daop 2 Bandung, yaitu dari pihak TNI dan POLRI.

3. Upaya yang dilakukan oleh polsuska dalam Wilayah Kerja Daerah Operasi 2 Bandung adalah polsuska melaksanakan tugas dengan melakukan kontribusi Antara pamka dan kondektur dalam menangani pelanggaran di gerbong kereta, polsuska terus menerus melakukan pengecekan ulang tiket penumpang sebelum memasuki gerbong kereta dan polsuska juga melakukan patroli paling lambat 30 menit sekali untuk menertibkan para penumpang agar tidak terjadinya tindakan kriminal apapun

5.2. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang sudah dilakukan oleh peneliti, maka penulis mencoba memberikan saran kepada POLSUSKA PT KAI dalam melaksanakan tugasnya dalam pengamanan gerbong. Adapun saran-saran yang peneliti berikan adalah sebagai berikut :

1. Mempertahankan dan meningkatkan kinerja polsuska yang sudah sesuai dengan harapan masyarakat tentang bagaimana gangguan kamtib yang sering terjadi di atas KA dan di stasiun.
2. Meningkatkan kualitas pelayanan KAI kepada masyarakat atau pengguna transportasi umum agar lebih aman dan nyaman, sehingga terhindar dari gangguan kamtib yang terjadi di kereta api.
3. Perlu adanya penambahan personil polsuska agar pengamanan di kereta api lebih maksimal guna mendukung segala jenis kegiatan dan menjalankan tugas patroli dengan sebaik mungkin. Serta pergantian personil yang mulai pensiun dari tugas dan tanggung jawabnya.

DAFTAR PUSTAKA

1) Buku

- Arikunto, Suharsimi 2006. *Prosedur penelitian suatu pendekatan praktek*, Jakarta: PT.Rineka Cipta. Hal 118
- Fiedman, M.M., 1998. *“Keperawatan Keluarga: Teori Dan Praktek”* Jakarta : EGC, Hal.288
- Nurhayati, Yati. 1 Maret 2014. *“Sejarah Kereta Api Indonesia”* Jawa Tengah, CV Rizki Mandiri, Hal 4-7
- Soekanto, Soerjono (2012). *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: Rajawali Pers. Hal. 212 - 216.
- Sukmadinata - Nana Sayaodih, 2007, *“Metode Penelitian Pendidikan”*, Bandung, Remaja Rosdakarya. Hal 54
- W.J.S. Poerwadarminto. 1984, *“kamus umum Bahasa indoneisia”*. Jakarta. PN Balai Pustaka, Hal 735

2) Perundang – Undangan

- Peraturan Kapolri Nomor 6 Tahun 2006 Tentang Pembinaan Polisi Khusus
- Peraturan Pemerintah RI Nomor 43 tahun 2012 Pasal 1
- Peraturan Pemerintah RI Nomor 43 tahun 2012 Pasal 4 ayat 1

3) Makalah / Jurnal

- Dikutip dari : <https://ejournal.unsrat.ac.id>

4) Sumber Lain

- Dephub.com,2017, “transportasi”. <http://dephub.go.id/post/read/transportasi-sebagai-pendukung-sasaran-pembangunan-nasional>. Di akses pada hari minggu, 24 juli 2022 pukul 19.05 Wib

Wikipedia.com, 2022, “transportasi”. <https://id.wikipedia.org/wiki/Transportasi> diakses pada hari selasa, 26 juli 2022 pukul 12.02 Wib

Wikipedia.com,2022, “kereta api”. https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_api di akses pada hari selasa 26 juli 2022 pukul 13.00 Wib

Dikutip dari https://www.kai.id/corporate/about_kai

Dikutip dari <http://eprints.umpo.ac.id/5094/3/BAB%202.pdf> di akses hari selasa, 2 agustus 2022 pukul 20.05 Wib.

Maxmonroe.com,2021,“peran”<https://www.maxmanroe.com/vid/sosial/pengertian-peran.html> di akses hari selasa, 2 agustus 2022 pukul 20.11 Wib

<https://www.kai.id>

Dikutip Dari <https://lektur.id/arti-pengamanan/> diakses hari kamis, 4 agustus 2022 pukul 17.15 Wib

tokopedia.com,2022, “pengamanan”. <https://kamus.tokopedia.com/p/pengamanan/> diakses hari kamis, 4 agustus 2022 pukul 17.38 Wib

<https://heritage.kai>.

https://id.wikipedia.org/wiki/Daerah_Operasi_II_Bandung