

DOI: <https://doi.org/10.31933/jemsi.v5i3>

Received: 05 Februari 2024, Revised: 07 Februari 2024, Publish: 14 Februari 2024

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Penanganan Keadaan Khusus pada Operasi Kereta Api

Agus Nugroho¹, Totok Suryono², Indarto Wibisono³, Euis Saribanon⁴

¹Program Studi Infrastruktur dan Lingkungan, Fakultas Teknik Transportasi dan Logistik, Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Indonesia, email: agus.nugroho6719@gmail.com

²Program Studi Infrastruktur dan Lingkungan, Fakultas Teknik Transportasi dan Logistik, Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Indonesia, email: tsuryono.itl@trisakti@gmail.com

³Program Studi Infrastruktur dan Lingkungan, Fakultas Teknik Transportasi dan Logistik, Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Indonesia, email: wibisono200167@google.com

⁴Program Studi Manajemen, Fakultas Manajemen dan Bisnis, Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Indonesia, email: Nengnonon04@gmail.com

Corresponding Author: agus.nugroho6719@gmail.com¹

Abstract: *In organizing train operations in Indonesia, especially in Java, apart from planning, controlling and evaluating train operations under normal/ordinary conditions, based on existing data and experience, several planning and control scenarios are needed for special conditions/services, handling critical situations, also handling emergencies. In terms of regulations (determination & announcement) of train operations, in the form of GAPEKA for normal circumstances, MALKA, PPK and WAM scenarios are also prepared as alternative regulations outside GAPEKA (PT Kereta Api Indonesia Service Regulation No. 19 of 2011). In everyday life, apart from these scenarios, anticipation is also needed to provide guidelines for handling them, so that they support the train travel operation scenarios. In order to provide references, guidelines, flow and supporting resources on how to deal with several of these situations, both predictable, incidental and unexpected, then the plan for handling special situations must be formulated properly and completely and in accordance with various possible circumstances. The formulation of handling special situations is important. Handling these special situations is still different for special, critical or emergency situations/services.*

Keyword: *Passenger Train Operations, Special Circumstances of Train Operations*

Abstrak: Dalam penyelenggaraan operasi kereta api di Indonesia, terutama di Pulau Jawa, selain perencanaan, pengendalian dan evaluasi operasi kereta api dalam keadaan normal / biasa, berdasarkan data dan pengalaman yang ada diperlukan beberapa skenario rencana dan pengendalian untuk keadaan / layanan khusus, penanganan keadaan kritikal, juga penanganan keadaan darurat. Secara Peraturan (penetapan & pengumuman) operasi kereta api, dalam bentuk GAPEKA untuk keadaan biasa, juga tentu disiapkan skenario MALKA, PPK, dan WAM sebagai alternatif peraturan di luar GAPEKA(Peraturan Dinas PT Kereta Api Indonesia No 19 Tahun 2011). Dalam kesehariannya selain beberapa skenario tersebut, juga diperlukan antisipasi guna pedoman penanganannya, sehingga bersifat mendukung skenario operasi

perjalanan kereta api tersebut guna memberikan acuan, pedoman, alur dan sumber daya pendukung tentang bagaimana menghadapi beberapa keadaan tersebut baik yang dapat diperkirakan waktunya, insidental dan tak terduga, maka rencana penanganan keadaan khusus harus terfokus dengan baik dan lengkap dan sesuai dengan berbagai kemungkinan keadaan perumusan penanganan keadaan khusus menjadi penting penanganan keadaan khusus ini masing-masing masih berbeda untuk keadaan / pelayanan khusus, krusial maupun darurat/emergency.

Kata Kunci: Operasi Kereta Api Penumpang, Keadaan Khusus Operasi Kereta Api

PENDAHULUAN

Meskipun tulisan ini jauh dari lengkap apa lagi sempurna, besarnya keinginan menceritakan memori yang penulis pernah alami sebagai yang pernah jadi praktisi perkeretaapian, maka tulisan ini disusun, tentu dengan kekurangan dan kelemahan di sana sini. Dalam kegiatan operasi KA, selain situasi normal dan perjalanan kereta api aman lancar terkendali, sesekali karena berbagai sebab akan terjadi keadaan-keadaan yang di luar normal, situasi di luar normal itu dapat terjadi baik karena faktor teknis internal perkeretaapian, juga faktor alam maupun eksternalitas. Faktor alam dan eksternalitas ada yang tak terduga, ada juga yang dapat diperkirakan karena bersifat musiman.

Faktor alam yang bersifat musiman diantaranya adalah musim penghujan dan musim kemarau dengan berbagai kemungkinan gangguan yang dapat terjadi, catatan daftar titik rawan mesti sudah dimiliki yang disusun berdasarkan data historis dan indikasi potensi yang kemungkinan timbul (Identifikasi Potensi Bahaya), misalnya: a) Daerah rawan banjir; dan b) Daerah rawan longsor.

Yang mesti disikapi dengan system pemantauan keadaan setiap saat guna memastikan, menjamin jalur yang akan dilewati aman, serta tersedianya rencana operasi KA cadangan dan pola penanganan terhadap: a) segala kemungkinan keadaan; b) segala kemungkinan tingkat kesulitan; dan c) segala kemungkinan tingkat gangguan yang dapat terjadi, untuk tetap menjaga ketahanan operasi & pelayanan Kereta Api.

Adapun faktor eksternalitas yang bersifat musiman di Negeri Tercinta ini yang dapat diperkirakan adalah: a) Liburan panjang terutama liburan pergantian tahun; dan b) Masa angkutan lebaran. Yang memerlukan persiapan terpadu pada jumlah sumber daya yang relative tetap, karena tidak mungkin menambah sumber daya (sarana, pekerja teknis/operasi dengan kompetensi khusus) guna tetap mampu melayani Ketanggapan dan Ketangguhan dalam tugas penting pelayanan masa ini. Dari sinilah kita mesti memahami akan ketahanan system transportasi, yang dalam hal ini juga system transportasi kereta api.

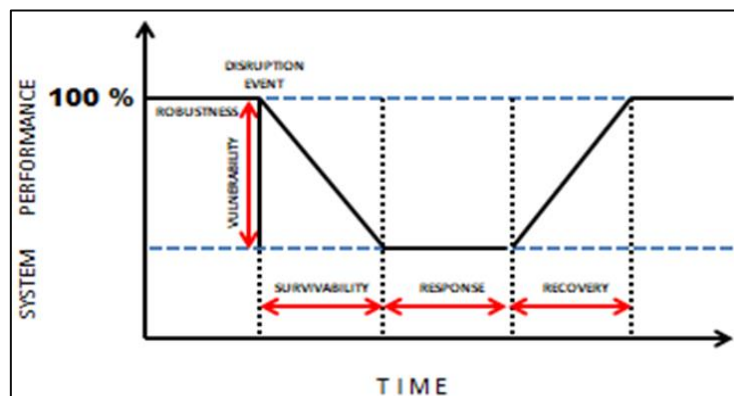
Nikola Bešinović (Bešinović, 2020) pada jurnal tentang Ketahanan dalam sistem transportasi kereta api: tinjauan literatur berpendapat bahwa indikator ketahanan transportasi, termasuk juga kereta api adalah:

a) Kerentanan didefinisikan sebagai seberapa besar kinerja yang tersisa selama gangguan (Khaled et al., 2015). Demikian pula, Berdica (2002) mendefinisikan kerentanan sistem sebagai "kerentanan terhadap [gangguan] yang dapat mengakibatkan pengurangan yang cukup besar dalam kemampuan layanan jaringan. Definisi serupa dapat ditemukan

di Zhou et al. (2019). Istilah lain yang terkait dengan kerentanan adalah resistensi, fleksibilitas, redundansi. Dalam sistem transportasi umum, ketangguhan dapat dianggap sebagai pasangan dari kerentanan, namun, kami membuat perbedaan yang lebih besar di antara keduanya. Dalam konteks perkeretaapian, ketangguhan menentukan kemampuan untuk memitigasi dari berbagai penundaan sehari-hari yang disebabkan oleh gangguan. Definisi ini tipikal untuk transportasi kereta api dan mungkin berbeda untuk moda transportasi lainnya.

- b) Responsiveness (ketanggapan) adalah serangkaian tindakan yang diambil secara langsung/segera setelah gangguan untuk memberikan tingkat layanan terbaik selama gangguan, memastikan keselamatan publik, memberikan opsi perjalanan alternatif untuk mencapai tujuan dan memenuhi kebutuhan dasar kehidupan masyarakat yang terkena dampak. Fase ini mewakili kondisi lalu lintas kereta api yang terganggu. Bergantung pada sifat gangguan, dapat berlangsung dari hanya beberapa jam hingga beberapa hari. Responsiveness (ketanggapan) perencanaan di perkeretaapian kadang-kadang disebut sebagai perencanaan kontinjensi.
- c) Kelangsungan hidup adalah kemampuan sistem untuk menerjemahkan dari kinerja sistem normal/terencana (yaitu 100%) ke keadaan terganggu, yaitu menurun dengan anggun. Dalam praktiknya, ketika terjadi gangguan, sistem dapat mengalami degradasi yang berbeda, misal gagal total sekaligus, atau mengurangi kinerja secara perlahan hingga akhirnya mencapai kondisi tunak yang terganggu. Misalnya, yang pertama dapat diamati dengan pemadaman listrik, maka semua kereta akan segera berhenti dan kinerjanya sampai dengan 0%. Alih-alih, ketika satu tautan dalam jaringan gagal, mungkin diperlukan waktu yang signifikan hingga sistem diterjemahkan ke kondisi mapan yang terganggu.
- d) Pemulihan adalah kemampuan sistem untuk kembali dari keadaan terganggu ke kondisi semula. Tergantung pada gangguannya, pemulihan dapat berlangsung beberapa jam (misalnya karena kerusakan kendaraan) hingga beberapa minggu (misalnya karena banjir parah atau tsunami). Selama jenis gangguan atau bencana tertentu dapat menghilangkan beberapa kondisi ketahanan. Misalnya, setelah gempa bumi skala besar, lalu lintas kereta api dapat terputus sama sekali, sehingga tidak ada kelangsungan hidup. Atau, setelah gangguan yang lebih kecil, mis. pemadaman listrik singkat, sistem segera mulai pulih, tanpa perlu mencapai kondisi mapan yang terganggu. Juga, dalam beberapa kasus, survivabilitas dapat dianggap sebagai bagian dari respon, sedangkan pada kasus lain, respon dapat menjadi bagian dari fase pemulihan.
- e) Mitigasi mewakili peningkatan infrastruktur, terutama yang rentan, dengan tautan dan simpul baru untuk meningkatkan kemampuan melawan gangguan.
- f) Kesiapsiagaan dipertimbangkan ketika mitigasi terlalu mahal, dan efek gangguan tertentu diperkirakan akan terjadi. Sebagai contoh, perencanaan tindakan tanggap di muka dapat diasumsikan sebagai bagian dari strategi kesiapsiagaan.

Secara sederhana dapat digambarkan pada gambar berikut di bawah ini:



Gambar 1. Ketahanan Sistem Transportasi Kereta Api Termasuk Kerentanan, Survivabilitas, Respon dan Pemulihan

METODE

Dalam catatan yang penulis miliki di lingkungan Operator Perkeretaapian termasuk diantaranya mengambil contoh pada PT Kereta Api Indonesia dalam penyusunan rencana pengoperasian (perjalanan Kereta api) harus disiapkan beberapa skenario sebagaimana Peraturan Dinas No 19 (PT Kereta Api Indonesia 2011) yaitu:

- 1) Peraturan (Penetapan & Pengumuman) perjalanan kereta api dalam keadaan normal dalam bentuk grafik perjalanan kereta api (GAPEKA).
- 2) Perencanaan penetapan cadangan untuk keadaan kritis yang dapat diprediksi (bersifat musiman) dan ada juga untuk keadaan darurat dalam bentuk peraturan (penetapan) di luar GAPEKA yaitu Maklumat Perjalanan Kereta Api (MALKA) yang Pengumuman (pemberlakuannya) atau pembatalannya menggunakan Warta Maklumat (WAM) ataupun dalam bentuk Pengumuman & Pembatalan Perjalanan KA (PPK).
- 3) Penetapan, pengumuman/pembatalan untuk pelayanan khusus dalam bentuk Warta Maklumat (WAM) yang bersifat pengaturan pada jangka waktu yang lebih pendek.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Yang kalo diringkas, perjalanan KA itu terdiri KA yang terdapat dalam GAPEKA, yaitu KA regular & KA Fakultatif, dan KA yang diluar gapeke dalam hal ini KA Perjalanan Luar Biasa (PLB) dan KA Luar Biasa (PLB).

Selain GAPEKA, MALKA, WAM dan PPK, yang bersifat perencanaan, (penetapan dan pengumuman/pembatalan) perjalanan Kereta apinya, dan merupakan alternatif PERKanya, diperlukan perumusan lebih lengkap untuk penanganan keadaan khusus yang merupakan pengaturan pendukung, sebagai petunjuk pelaksanaan (JUKLAK) atau Standar prosedur operasi (SOP) Pengelolaan Situasi khusus guna dapat menjadi:

- 1) Perumusan langkah langkah taktis guna mengatasi kejadian yang tidak terduga yang mungkin terjadi, dan tindakan yang perlu guna meminimalisir kesulitan yang lebih besar, dan dengan sesegera mungkin kelanjutan perjalanan KA maupun kendali peredaran rangkaian dapat dilaksanakan

- 2) Garis besar Proses/Prosedur penanganan kejadian yang merupakan kunci untuk respon efektif terhadap setiap insiden.
- 3) Penggolongan macam macam keadaan khusus dan Rencana Pengelolaan Keadaan khusus untuk mendukung dan melengkapi mengurutkan pengaturan dan antarmuka dengan Pelayanan Darurat.



Gambar 2. Java Rail Network
Sumber: peta-kota.blogspot.com



Gambar 3. Longsor yang berdampak Keterlambatan Kereta Api
Sumber: jateng.tribunnews.com

Beberapa Situasi Operasi Kereta Api

Sebelum melakukan analisis lanjut tentang penanganan keadaan khusus berdasar pengalaman dan referensi yang berhasil di dapat, penulis menggolongkan macam macam keadaan operasi KA menjadi:

- 1) Situasi Normal: yaitu situasi perjalanan KA dalam keadaan aman lancar & terkendali;
- 2) Situasi khusus/Pelayanan Khusus: secara umum perjalanan KA aman lancar terkendali, namun saat itu sedang ada perjalanan KA penting (VIP, VVIP) sehingga harus dilaksanakan pelayanan dan pengaturan perjalanan KA dalam satu jaringan secara lebih hati hati dan waspada, biasanya pelayanan ini hanya berlangsung satu atau dua hari saja dan sifatnya insidental;
- 3) Situasi kritikal: di Indonesia khususnya pada jaringan KA di JAWA, keadaan kritikal ini cenderung dapat diprediksi (musiman), yaitu keadaan ketika permintaan angkutan penumpang sangat banyak dan operator mesti melayani dengan memperbanyak perjalanan KA tambahan , sehingga KA yang berjalan terdiri dari KA yang sesuai GAPEKA (KA Reguler & Fakultatif) dan Perjalanan KA Luar Biasa yang penetapan perjalanannya sudah disiapkan di dalam MALKA (dan diumumkan perjalanannya dengan WAM), contohnya adalah masa angkutan lebaran, masa liburan pergantian tahun;

4) Keadaan Darurat (emergency) adapun yang dimaksud dengan keadaan darurat adalah keadaan ketika terjadi Kelambatan KA sangat tinggi (kekusutan perjalanan KA) akibat berbagai kemungkinan gangguan/kecelakaan yang terjadi akibat RINTANG JALAN (suatu petak jalan KA terhalang) yang disebabkan oleh berbagai hal di antaranya adalah: a) Lok/Mogok di petak jalan; b) Anjlogan; c) KA ditabrak kendaraan jalan raya; d) Tabrakan kereta api; dan e) Gangguan pada jalan rel karena kerusakan, tubuh jalan tergerus, banjir, longsor / terkena longsor. Yang akibatnya kereta api tidak dapat melintas dalam waktu yang cukup lama, sehingga harus dilakukan pengaturan ulang.

Dengan mengingat bahwa: 1) Keadaan darurat/emergency sekalipun tak terduga selalu saja masih ada/terjadi, dan berdampak luas, baik pada aspek perjalanan KA, Peredaran rangkaian, kelanjutan perjalanan pengguna jasa, maupun resiko resiko lainnya; 2) Keadaan Kritis dalam ujud membludaknya permintaan angkutan penumpang pada masa angkutan lebaran maupun liburan pergantian tahun (natal dan tahun baru) selalu ada dan dapat diperkirakan waktunya; dan 3) Perjalanan VVIP sekalipun frekwensi kejadiannya sangat sedikit dalam skala tahun (365 hari) namun mengingat figur yang mesti dilayani adalah figur VVIP dan strategis bagi bangsa, maka kegiatan pelayanan angkutan dengan memperhatikan standar protokoler kenegaraan perlu menjadi fokus perhatian namun juga kebanggaan/nilai tersendiri.

Oleh karena itu tentang bagaimana langkah langkah penanganan, dalam bahasan kali ini, hanya akan dipaparkan pada 3 keadaan, yaitu situasi/pelayanan khusus, keadaan kritis dan Penanganan keadaan darurat atau emergency.

Tabel 1. Penanganan Keadaan Darurat (Emergency)

Unit/jabatan	Langkah-langkah	Lokasi	Keterangan
Kru KA / Petugas lintas, masyarakat yang mengetahui	LAPORAN KEJADIAN	Lokasi kejadian	Laporan dengan alkom ke OCC,
KUPT Prasarana & Sarana	PIMPINAN UNIT PERJALANAN KE LOKASI	Identifikasi penyebab	OCC mengabarkan ke atasan terkait
Manajer Operasi/direktur operasi tergantung pada luasan cakupan dan wilayah yang terpengaruh Humas Hukum Sdm PAM Sarana Prasarana Kesehatan	IDENTIFIKASI KONDISI DAN TAKSIRAN	OCC	Pengamanan
	PERJALANAN REGU DAN PERALATAN PERTOLONGAN	Daerah/Pusat Lokasi	lokasi, pertolongan medis, service recovery
	SKENARIO OPERASI, PERTOLONGAN PENUMPANG KELANJUTAN ANGGKUTAN DAN PENGATURAN RANGKAIAN		
	NORMALISASI OPERASI		

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian pada BAB X bagian kedua penanganan kecelakaan kereta api Pasal 125. Dalam hal terjadi kecelakaan kereta api, pihak Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian dan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian harus melakukan hal-hal sebagai berikut: 1) mengambil tindakan untuk kelancaran dan keselamatan lalu lintas; 2) menangani korban kecelakaan; 3) memindahkan penumpang, bagasi, dan barang antaran ke kereta api lain atau moda transportasi lain untuk meneruskan perjalanan sampai stasiun tujuan; 4) melaporkan kecelakaan kepada Menteri, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota; 5) mengumumkan kecelakaan kepada pengguna jasa dan masyarakat; 6) Segera menormalkan kembali lalu lintas kereta api setelah

dilakukan penyidikan awal oleh pihak berwenang; dan 7) Mengurus klaim asuransi korban kecelakaan.

Penganganan Keadaan Kritis

Penganganan keadaan kritis yang dimaksud di sini adalah penganganan pelayanan angkutan/operasi kereta api untuk melayani permintaan angkutan yang jauh lebih besar dari situasi biasanya, yang dalam hal ini berdasar pengalaman adalah: a) Pelayanan operasi kereta api pada masa angkutan lebaran; dan b) Pelayanan operasi kereta api pada masa libur pergantian tahun (Natal & tahun baru).

Adapun sasaran penanganan keadaan kritis adalah: meningkatkan daya angkut kereta api penumpang jarak dekat dan jarak jauh guna melayani permintaan angkutan penumpang yang melonjak dari angkutan puncak sekalipun pada hari-hari di luar ke dua masa itu (lebaran & pergantian tahun). Secara garis besar langkah-langkah terdiri dari kegiatan utama dan kegiatan pendukung (peningkatan layanan) yaitu:

- a. Utama: 1) Komersial dimana melakukan prediksi besarnya volume permintaan angkutan, yang dapat dilakukan dengan langkah-langkah = a) Penjualan tiket KA Reguler dengan SF Standar/Normal, b) Dilanjut dengan Penjualan tiket dengan berdasarkan perjalanan KA reguler dengan maksimum daya tarik rangkaian (Perpanjang rangkaian KA); dan c) Dengan berkordinasi dengan unit operasi dan sarana, jika i dan ii sudah terjual habis maka dilakukan penjualan KA tambahan (berdasar MALKA & rangkaian yang tersedia) dari jumlah MALKA yang disiapkan, dapat diatur mana yang akan dimanfaatkan.
- b. Operasi: 1) Mengatur dan mengendalikan perjalanan KA reguler; 2) Mengatur dan mengendalikan KA reguler dengan panjang rangkaian maksimum; 3) Mengatur pengumuman / pemberlakuan KA PLB dan KLB sesuai perkembangan permintaan dan ketersediaan rangkaian; dan 4) Mengkoordinasikan fungsi-fungsi komersial, sarana, prasarana, SDM, pengamana, dan hospitality dengan menyiapkan Rencana Operasi.
- c. Sarana: 1) Meningkatkan jumlah sarana (lok dan kereta) siap operasi guna melayani permintaan tambahan panjang rangkaian, maupun rangkaian KA, dengan tetap memanfaatkan armada sarana yang ada, karena tidak logis melakukan pengadaan armada sarana hanya untuk waktu yang pendek dalam setiap tahunnya; 2) Mengatur dinas dan menyiapkan rangkaian KA; dan 3) Mengatur dinas teknisi, pemeriksa dan pemeliharaan sarana.
- d. Pendukung: 1) Safety, melakukan inspeksi keselamatan, identifikasi potensi bahaya dan memberikan rekomendasi untuk mitigasi risiko safety; 2) Crew and Train Disciplinary Management, mengatur dinas crew KA & Pengatur perjalanan KA, Pengatur perjalanan KA Daerah seoptimal mungkin dengan tetap memperhatikan aspek safety dan peraturan ketenagakerjaan; 3) Jalan & Jembatan = a) Memastikan jalan & jembatan dalam keadaan aman untuk dapat dilalui KA pada kecepatan dan beban gandar yang semestinya, termasuk Petugas Pemeriksa Jalur ekstra, b) Lebih waspada pada JPL rawan (pemudik awam), c) Menyusun daerah / titik jalan jembatan rawan untuk lebih antisipatif & menyiapkan Alat Material Untuk Siaga (AMUS) untuk berjaga-jaga; 4) Fasilitas Operasi (Sinyal Telkom & Listrik) = a) Memastikan kehandalan Fasilitas Operasi untuk mendukung perjalanan KA yang aman lancar terkendali, b) Personil dan komponen suku cadang siaga; 5) Pengamanan dan Ketertiban = a) Kordinasi dengan aparat TNI & Polri jika perlu meminta dukungan BKO darinya; b) Alat komunikasi, kendaraan patroli & personil siaga dalam jumlah dan kompetensi yang cukup; 6)

Information Teknologi = a) Monitor Ticketing (server & komputer) serta Loco Track; 7) Keterminalan (Stasiun) = a) Ticketing : Uang Kembalian, petugas dan fisik tiket yang cukup; b) Ruang Tunggu : bersih, tersedia kursi, charger HP , toilet & sirkulasi udara; c) Park and ride : memastikan kelancaran dan ketersediaan; dan d) Customer Service on Station :siap membantu setiap kesulitan pelanggan yang dapat tertangani, atau melapor ke atasan untuk dapat ditindak lanjuti; 8) Kehumasan: sebagai jembatan ke kalangan media pers untuk kelengkapan / ketepatan berita.



Gambar 4. Alur Pikir Sederhana Penanganan Operasi Keadaan Kritis

Penganganan Keadaan / Layanan Khusus

Pelayanan /keadaan khusus yang dimaksud di sini adalah ketika terdapat perjalanan VVIP, misal kepala negara, atau kepala negara sahabat yang melakukan perjalanan dengan menggunakan kereta api.

Prinsip dari pelayanan khusus ini adalah: 1) Taktis Operasi KA, mulai dari langsiaran, memilih & menyiapkan Jalur Pemberangkatan, Pengendalian perjalanan KA lancar, aman dengan pelayanan perjalanan secara taktis (prioritas); 2) Waspada 1, baik aspek kelancaran perjalanan KA, kehandalan rangkaian KA nya (Lok & Kereta) Hospitality, keamanan dan keselamatan. Sehingga mesti dipastikan: a) sejak di stasiun Keberangkatan stasiun dan lintas yang dilewati mesti waspada 1; b) Rangkaian Kereta api dan lokomotif yang sangat terjamin handal (pastikan sampai dengan nomor serinya); dan 3) Semua titik rawan terjaga baik oleh internal operator perkeretaapian maupun dukungan aparat keamanan.

Standar protokoler dan pengamanan kenegaraan mesti diatur detil,penempatan petugas, pengawalan KA KA yang berpapasan dan disusul dan lain lain mesti secara khusus sesuai protokoler kenegaraan.

KESIMPULAN

Bagi operator transportasi termasuk operator perkeretaapian, guna menjaga ketahanan transportasi perkeretaapian, maka selain perencanaan pengendalian operasi perjalan kereta api kondisi normal, maka terutama perencanaan antisipasi dan pengendalian untuk pelayanan keadaan khusus harus disiapkan dengan berbagai kemungkinan keadaan, baik itu penanganan pelayanan (perjalanan khusus) untuk VVIP, pelayanan keadaan kritikal untuk permintaan angkutan yang membludag (angkutan lebaran, angkutan libur pergantian tahun) maupun penanganan pelayanan angkutan untuk keadaan darurat (*emergency*).

Tentu saja bagaimana lebih detilny tiap keadaan bahkan tiap lintas, tiap kereta api penanganan detilnya sangat mungkin beda beda, sesuai aspek teknisnya masing masing.

REFERENSI

Peraturan Dinas No 19 Urusan Perjalanan Kereta Api dan Langsiran : PT Kereta Api Indonesia

Peraturan Dinas No 23 : Penanganan keadaan khusus, PT Kereta Api Indonesia

Peraturan Menteri Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 110 Tahun 2017

Tentang Tata Cara Dan Standar Pembuatan Grafik Perjalanan Kereta Api , Perjalanan

Kereta Api di Luar Grafik Perjalanan Kereta Api dan Perjalanan Kereta Api Luar Biasa

Stefan Flügel, Aino Ukkonen, Nina Hulleberg, Vegard Østli Oslo 2020 57 pages Norwegian

language . A tool for projections and scenario analysis of train trips in Norway TØI

Report 1804/2020

Undang-Undang Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian