

## BAB II

### GAMBARAN OBJEK PENELITIAN

#### A. Ringkasan Sejarah Perkeretaapian Indonesia

Sejarah perkeretaapian di Indonesia diawali dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan kereta api di Semarang, Jum'at tanggal 17 Juni 1864, oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda LAJ Baron Sloet Van Den Beele. Pembangunan diprakarsai oleh "*Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij*"(NV NISM) yang dipimpin oleh JP de Bordes dari Semarang menuju Desa Tanggung (26 Km) dengan lebar sepur 1435 milimeter. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum hari Sabtu 10 Agustus 1867.

Setelah pembangunan ruas rel Kemijen-Tanggung dilanjutkan pembangunan rel yang dapat menghubungkan kota Semarang-Surakarta (110 Km) pada 10 Februari 1870. Setelah itu, masih pada zaman penjajahan belanda, minat investor untuk membangun jalur kereta api di daerah lainnya pun bermunculan. Sehingga, pertumbuhan panjang rel kereta api antara tahun 1864-1900 sangat pesat. Jika pada tahun 1867 baru 25 km, tahun 1870 sudah 110 km, tahun 1880 mencapai 405 km, tahun 1890 menjadi 1.427 km, dan pada tahun 1900 mencapai 3.338 km.

Setelah sukses di Jawa, pembanguna rel kereta api menambah ke Aceh (1874), Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), dan Sulawesi (1922) sepanjang 47 km antara Makasar-Takalar, yang

pengoperasiannya dilakukan tanggal 1 Juli 1923. Bahkan rel Ujungpandang-Maros sudah mulai namun belum sempat diselesaikan. Sementara di Kalimantan juga belum sempat di bangun, tapi studi jalan kereta api Pontianak-Sambas sudah selesai. Begitu pula Bali dan Lombok telah dilakukan studi pembangunan jalan kereta api. Jenis jalan rel kereta api di Indonesia dibedakan dengan lebar sepur 1.067 mm, 750 mm (di Aceh) dan 600 mm di beberapa lintas cabang dan tram kota.

Pada masa penjajahan Belanda, tepatnya sampai 1939, panjang jalan kereta api di Indonesia telah mencapai 6.811 km. Tetapi, ironisnya setelah merdeka, tepatnya pada 1950, panjangnya justru berkurang menjadi 5.910 km. Sepanjang kurang lebih 910 km raib, yang diperkirakan karena dibongkar semasa pendudukan Jepang dan diangkut ke Burma untuk pembangunan jalan kereta api disana.

Semasa pendudukan Jepang (1942-1943) jalan rel yang dibongkar sepanjang 473 km dan yang dibangun 83 km antara Bayah-Cikara dan 220 km antara Muaro-Pekanbaru. Pembangunan jalur kereta api Muaro-Pekanbaru yang diprogramkan pembangunannya harus selesai dalam 15 bulan, memperkerjakan 27.500 orang, diantaranya 25.000 adalah Romusha. Pembangunan jalan yang rawa-rawa, perbukitan, serta sungai yang deras arusnya ini, banyak menelan korban yang makamnya bertebaran sepanjang Muaro-Pekanbaru.

Setelah Proklamasi 17 Agustus 1945, karyawan kereta api yang tergabung dalam “Angkatan Moeda Kereta Api” (AMKA) mengambil alih

penguasaan perkeretaapian dari pihak Jepang pada tanggal 28 September 1945. Hari itu dibacakan pernyataan sikap oleh Ismangil dan sejumlah anggota AMKA lainnya, menegaskan bahwa mulai tanggal 28 September 1945 kekuasaan per-keretaapian berada di tangan bangsa Indonesia. Sejak hari itu, orang Jepang tidak diperkenankan lagi campur tangan dengan urusan perkeretaapian di Indonesia. Bersamaan dengan itu dibentuklah Djawat-an Kereta Api Republik Indonesia (DKARI). Peristiwa bersejarah inilah yang melandasi ditetapkannya 28 September 1945 sebagai Hari Kereta Api Indonesia. Ketika Belanda kembali ke Indonesia tahun 1946, Belanda membentuk kembali perkeretaapian di Indonesia bernama Staatsspoorwegen atau Verenigde Spoorwegbedrijf (SS/VS), gabungan SS dan seluruh perusahaan kereta api swasta (kecuali DSM).

Berdasarkan perjanjian damai Konfrensi Meja Bundar (KMB) Desember 1949, dilaksanakan pengambilan aset-aset milik pemerintah Hindia Belanda. Pengalihan dalam bentuk penggabungan DKARI dan SS/VS menjadi Djawatan Kereta Api (DKA) tahun 1950. Pada tanggal 25 Mei DKA berganti menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (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 (Persero), berubah menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam meluncurkan logo baru. Saat ini, PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki tujuh anak perusahaan yakni, PT Reksa Multi Usaha (2003), PT Railink (2006), PT Kereta

Api Indonesia Commuter Jabodetabek (2008), PT Kereta Api Logistik (2009), PT Kereta Api Properti Manajemen (2009), PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (2015).

### **Visi & Misi**

**Visi** menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*

**Misi** menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi *stakeholders* dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama : Keselamatan, Ketepatan waktu, Pelayanan dan Kenyamanan.

### **1. Logo**



**Gambar 2. 1** Logo PT Kereta Api Indonesia (Persero)

**Bentuk:**

**Garis melengkung:** Melambungkan gerakan yang dinamis PT KAI dalam mencapai visi dan misinya.

**Anak Panah:** Melambungkan Nilai Integritas, yang harus dimiliki insan PT KAI dalam mewujudkan Pelayanan Prima.

**Warna:**

**Orange:** Melambungkan proses Pelayanan Prima (Kepuasan Pelanggan) yang ditujukan kepada pelanggan internal dan eksternal.

**Biru:** Melambungkan semangat Inovasi yang harus dilakukan dalam memberikan nilai tambah ke *stakeholders*. Inovasi dilakukan dengan semangat sinergi di semua bidang dan dimulai dari hal yang paling kecil sehingga dapat melesat.

**2. Budaya Perusahaan**



**Gambar 2. 2** Lima Nilai Utama PT Kereta Api Indonesia (Persero)

a. Integritas

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) bertindak konsisten sesuai dengan nilai-nilai kebijakan organisasi dan kode etik perusahaan. Memiliki pemahaman dan keinginan untuk menyesuaikan diri dengan kebijakan dan etika tersebut dan bertindak secara konsisten walaupun sulit untuk melakukannya.

b. Profesional

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) memiliki kemampuan dan penguasaan dalam bidang pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan, mampu menguasai untuk menggunakan, mengembangkan, membagikan pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan kepada orang lain.

c. Keselamatan

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) memiliki sifat tanpa kompromi dan konsisten dalam menjalankan atau menciptakan sistem atau proses kerja yang mempunyai potensi resiko yang rendah terhadap terjadinya kecelakaan dan menjaga aset perusahaan dari kemungkinan terjadinya kerugian.

d. Inovasi

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) selalu menumbuh kembangkan gagasan baru, melakukan tindakan

perbaikan yang berkelanjutan dan menciptakan lingkungan kondusif untuk berkreasi sehingga memberikan nilai tambah bagi stakeholder.

e. Pelayanan Prima

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) akan memberikan pelayanan yang terbaik yang sesuai dengan standar mutu yang memuaskan dan sesuai harapan atau melebihi harapan pelanggan dengan memenuhi 6 A unsur pokok: *Ability* (Kemampuan), *Attitude* (Sikap), *Appearance* (Penampilan), *Attention* (Perhatian), *Action* (Tindakan), dan *Accountability* (Tanggung jawab).

### 3. Slogan PT Kereta Api Indonesia (Persero)

“*Anda adalah Prioritas Kami*”, ini adalah slogan dari PT kereta Api Indonesia (Persero) saat ini. Di mana slogan tersebut menjadi landasan nilai dalam melakukan setiap pekerjaan baik untuk setiap aktifitas internal maupun eksternal yang ada dalam perusahaan. Slogan perusahaan “*Anda adalah Prioritas Kami*” memiliki makna:

- Anda adalah pelanggan yang terdiri dari pelanggan internal ( dalam lingkungan PT Kereta Api Indonesia) dan pelanggan eksternal ( di luar PT Kereta Api Indonesia).
- Pelanggan harus menjadi prioritas dalam penyediaan pelayanan

- Untuk mencapai sebuah pelayanan diperlukan kerjasama dari semua elemen perusahaan dan dari masyarakat.

#### **4. Struktur Organisasi**

Struktur Organisasi PT KeretaApi Indonesia (Persero) Pusat terdapat *Board of Director* yang terdiri dari seorang *President Director* dan dibantu oleh sembilan *Director* lainnya, meliputi:

- *Managing Director of Commerce*
- *Managing Director of Operation*
- *Managing Director of Infrastructure*
- *Managing Director of Rolling Stock*
- *Managing Director of Safety and Security*
- *Managing Director of Humas Capital, General Affair, and Information Technology*
- *Managing Director of Logistic and Development*
- *Managing Director of Land and Building Assets*
- *Managing Director of Finance*

Setiap *Director* mengepalari Direktorat. Di mana setiap Direktorat dibantu oleh beberapa kepala Sub Direktorat atau Kepala Bidang. Sedangkan di tingkat Daerah terdapat Sembilan Daerah Operasi (Daop) di Jawa dan Tiga Divisi Regional (Div-re) di Sumatra. Kesembilan Daop dan Divre tersebut adalah:



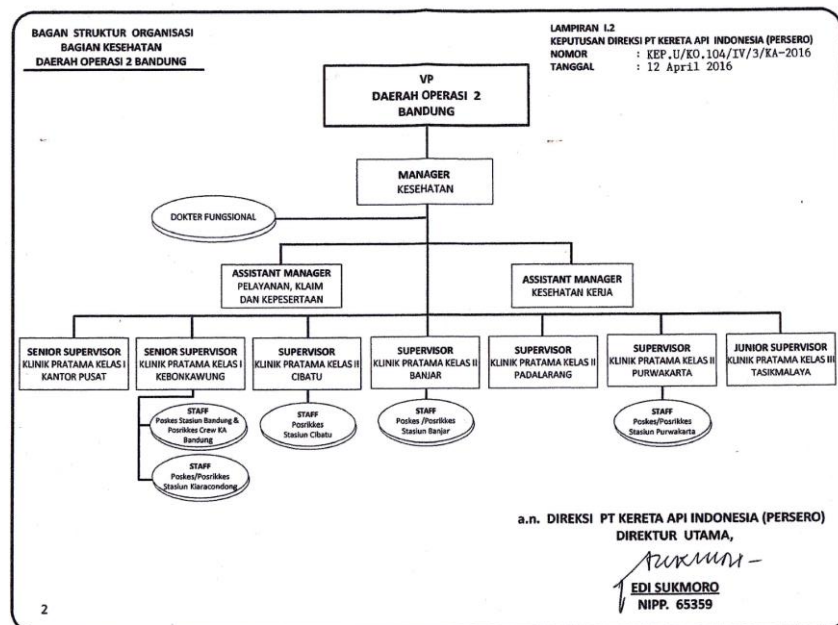
| <b>Daerah Operasi PT Kereta Api Indonesia (Persero)</b> |                 |
|---|-----------------|
| <b>Daerah Operasi 1</b>                                 | Jakarta         |
| <b>Daerah Operasi 2</b>                                 | Bandung         |
| <b>Daerah Operasi 3</b>                                 | Cirebon         |
| <b>Daerah Operasi 4</b>                                 | Semarang        |
| <b>Daerah Operasi 5</b>                                 | Purwokerto      |
| <b>Daerah Operasi 6</b>                                 | Yogyakarta      |
| <b>Daerah Operasi 7</b>                                 | Madiun          |
| <b>Daerah Operasi 8</b>                                 | Surabaya        |
| <b>Daerah Operasi 9</b>                                 | Jember          |
| <b>Divre I</b>  | Sumatra Utara   |
| <b>Divre II</b>   | Sumatra Barat   |
| <b>Divre III</b>  | Sumatra Selatan |

**Tabel 2. 1** Daerah Operasi PT Kereta Api Indonesia (Persero)

## **5. Struktur Organisasi Unit Kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daop 2 Bandung**

Salah satu daerah operasi PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah Daop 2 Bandung yang dipimpin oleh seorang *Executive Vice President (EVP)*. Dalam suatu Daop/Divre PT KAI (Persero), *Executive Vice*

*President (EVP)* merupakan penanggung jawab utama dalam unit-unit yang terdapat di Daop/Divre yang ada di PT KAI. Termasuk salah satunya adalah Daop 2 Bandung.

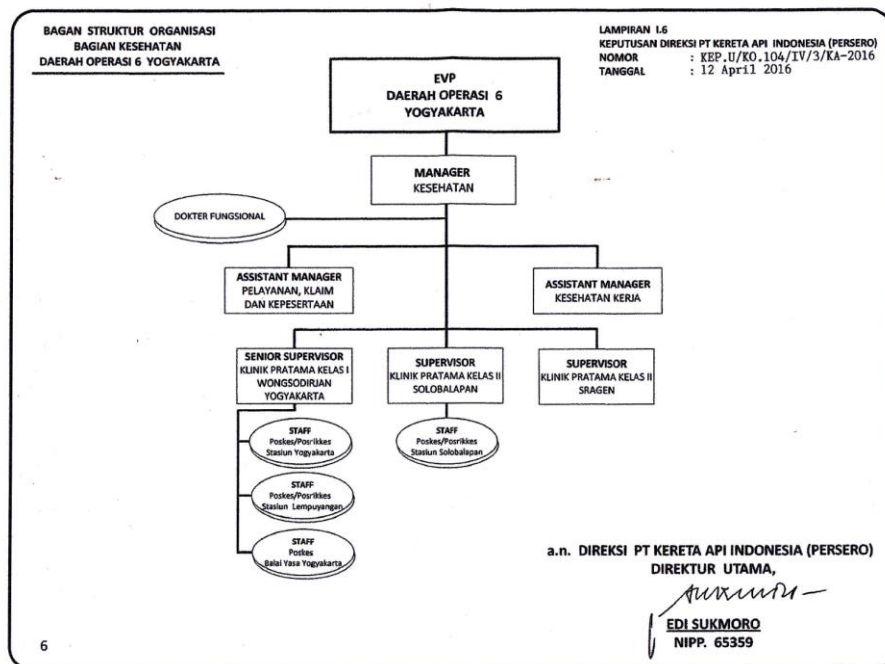


**Gambar 2. 3** Struktur Organisasi Unit Kesehatan Daop 2 Bandung

## 6. Struktur Organisasi Unit Kesehatan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daop 6 Yogyakarta

Salah satu daerah operasi PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah Daop 6 Yogyakarta yang dipimpin oleh seorang *Executive Vice President (EVP)*, Dalam suatu Daop/Divre PT KAI (Persero), *Executive Vice*

*President (EVP)* merupakan penanggung jawab utama dalam unit-unit yang terdapat di Daop/Divre yang ada di PT KAI. Termasuk salah satunya adalah Unit Kesehatan Daop 6 Yogyakarta.



**Gambar 2. 4** Struktur Organisasi Unit Kesehatan Daop 6 Yogyakarta

## B. *Rail Clinic* PT Kereta Api Indonesia (Persero)

### 1. Ide Awal Pembuatan *Rail Clinic*

Di penghujung tahun 2015, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) kembalimelakukan inovasi yaitu pembuatan kereta kesehatan (*Health Ttrain*) yang diberi nama *Rail Clinic*. Ide awal pembuatan *Rail Clinic*,

dicetuskan oleh Direktur Utama PT KAI, Edi Sukmoro pada saat peringatan Hari Kemerdekaan RI ke-70 pada 17 Agustus 2015 di Bandung.



**Gambar 2. 5** Kereta Api Pelayanan Kesehatan *Rail Clinic*

Terdorong oleh semangat untuk memberi pelayanan lebih kepada masyarakat Indonesia khususnya di bidang kesehatan dengan pemanfaatan jalur kereta untuk menembus daerah yang sulit dilalui oleh kendaraan bermotor, edukasi kepada masyarakat sepanjang lintas untuk peduli dalam menjaga keamanan perjalanan kereta serta mendukung misi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) untuk ikut serta mendukung dalam menjaga kelestarian lingkungan. Terutama dalam menjalankan program *Corporate Social Responsibility* perusahaan, maka dimulailah proses pembuatan konsep *Rail Clinic* di Bandung dan dilanjutkan dengan pembuatannya di Balai Yasa Yogyakarta pada bulan Oktober 2015.

Untuk kemudahan dalam operasinya, *Rail Clinic* menggunakan jenis kereta bertenaga penggerak sendiri yaitu suatu jenis kereta yang memiliki tenaga gerak sendiri (Diesel) yang tidak tergantung oleh lokomotif dan dimodifikasi sedemikian rupa menyesuaikan kebutuhan sarana kesehatan. Sehingga, dengan demikian dalam pengaturan operasional *Rail Clinic* akan lebih luwes dan tidak tergantung dengan ketersediaan lokomotif.

Rangkaian *Rail Clinic* terdiri atas 2 kereta, di mana masing-masing kereta memiliki tata ruang dan jenis pelayanan kesehatan yang berbeda. Secara umum, jenis pelayanan kesehatan yang terdapat dalam *Rail Clinic* sendiri meliputi pelayanan umum, pelayanan mata, pelayanan gigi, pelayanan pemeriksaan kandungan, farmasi, laboratorium dan ruang edukasi.. Di mana pelayanan kesehatan tersebut diberikan secara sukarela kepada masyarakat.

Selain menyediakan pelayanan kesehatan, *Rail Clinic* juga memberikan pelayanan gawat darurat tingkat pertama kepada masyarakat apabila terjadi kondisi kegawatan atau bencana yang terjadi disekitar jalur perlintasan kereta api. Bentuk pelayanan gawat darurat tersebut dilakukan dengan cara *Rail Clinic* merapat ke stasiun atau daerah yang terkena bencana dengan cara berkoordinasi langsung dengan organisasi pemerintah yang ada di sana.

Kepemilikan kereta kesehatan sendiri tidak hanya terdapat di Negara Republik Indonesia saja. Akan tetapi di beberapa negara juga

sudah terdapat kereta kesehatan terlebih dahulu, yaitu diantaranya adalah di India dengan kereta kesehatannya (*Life Line Express*) yang mulai beroperasi pada tahun 1991 dan Afrika Selatan (*Phelophepa*) yang mulai beroperasi pada tahun 1994. Meskipun demikian, bagi KAI, *Rail Clinic* merupakan salah satu karya kebanggaan serta harapan masyarakat karena merupakan kereta kesehatan pertama dan satu-satunya yang beroperasi di Indonesia saat ini.

## **2. Tujuan Pembuatan *Rail Clinic***

Tujuan pembuatan *Rail Clinic* PT Kereta Api Indonesia (Persero) sendiri adalah sebagai berikut:

- a. Memberikan pelayanan kesehatan masyarakat, kesehatan lingkungan, dan peduli bencana alam di sepanjang jalur perlintasan kereta api dalam rangka penyaluran program CSR dan Bina Lingkungan kepada masyarakat.
- b. Mengurangi Vandalisme Untuk keselamatan perjalanan kereta api di sepanjang lintas kereta dengan meningkatkan kesadaran masyarakat terhadap keamanan dan keselamatan perjalanan kereta api melalui edukasi terpadu saat berlangsungnya kegiatan bakti sosial *Rail Clinic*.
- c. Memberikan pelayanan kesehatan kepada pegawai dan masyarakat di sepanjang jalur perlintasan kereta api
- d. *Rail Clinic* dapat digunakan sebagai kereta penolong ketika terjadi situasi gawat darurat atau bencana alam (situasional).

### 3. Pola Operasi *Rail Clinic*

Pola operasi *Rail Clinic* direncanakan akan mulai dioperasikan pada tanggal 12 Desember 2015, yang diberangkatkan dari Stasiun Besar Yogyakarta menuju Stasiun Besar Gambir. Di mana kedepannya, *Rail Clinic* akan dioperasikan di seluruh jalur perlintasan PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang ada di Indonesia. Untuk sementara pengoperasian *Rail Clinic* sudah dilaksanakan di Pula Jawa dan Sumatra Selatan. Di mana pengoperasian *Rail Clinic* disesuaikan dengan kebutuhan dan momen yang ditetapkan oleh PT KAI.

### 4. Profil Dan Spesifikasi *Rail Clinic*

| <b>Spesifikasi <i>Rail Clinic</i></b> |   |
|---------------------------------------|---|
| <b>Spesifikasi</b>                    | <b>Keterangan</b>   |
| <b>Jenis Kereta</b>                   | KRD (Kereta Rel Diesel) dengan menggunakan tenaga penggerak sendiri. yang dimodifikasi menjadi kereta sehat yang diberi lampu Storbo/Strine/Warning Light Bar (LED) (berwarna merah biru, masing – masing 1 di setiap kereta yang berfungsi sebagai Announcer). |

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| <b>Jumlah Rangkaian Kereta</b> | 2 Kereta Diesel  |
| <b>Dimensi Kereta</b>          | <p>Berikut adalah Dimensi per 1 Kereta :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Panjang Badan Kereta 20.000 mm</li> <li>▪ Panjang Kereta Maksimal (termasuk alat perangkai) 20.700 mm (Panjang Rangkaian <i>Rail Clinic</i> Total adalah 41.400 mm)</li> <li>▪ Lebar Badan Kereta 3180 mm</li> <li>▪ Tinggi Kereta (dari Atap hingga kepala rel) 3800 mm</li> <li>▪ Tinggi antara lantai dasar kereta dengan kepala rel 1200 mm</li> <li>▪ Berat Kosong Maksimum 37,7 ton</li> </ul> |
| <b>Keamampuan</b>              | Mampu melaju dengan kecepatan operasional maksimum 90 km/jam   |
| <b>Kelistrikan</b>             | Terdapat Genset dengan kapasitas minimal 150 kVA, 220/380 volt   |
| <b>Penerangan</b>              | <p>a) Penerangan Ruang <i>Rail Clinic</i> : Menggunakan Lampu LED dengan kekuatan penerangan 200 – 300 flux</p> <p>b) Lampu sorot pada kedua ujung kereta (Head Light) : Lampu Halogen 150 watt dan 50 watt, 24</p>  |



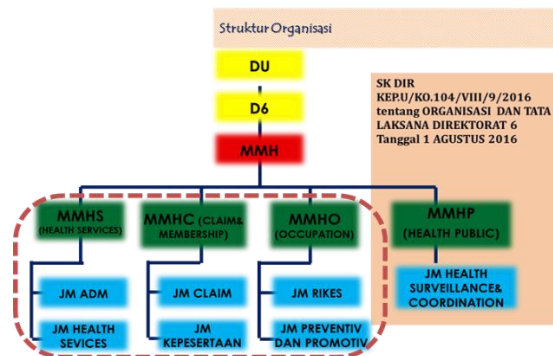
|                                 |   |
|---------------------------------|---|
|                                 | <p>volt DC dengan susunan sesuai dengan layout.</p> <p>c) Lampu Emergency : masing – masing 2 buah pada setiap kereta</p>   |
| <b>Pendingin (AC)</b>           | Kereta 1 menggunakan 2 Package Unit AC, sedangkan Kereta 2 menggunakan 1 Package Unit AC  |
| <b>Sistem Pelayanan Air</b>     | <p>a. Memadai dibuat dari plat stainless steel (baja tahan karat), dan dilengkapi dengan sistem filtrasi.</p> <p>b. Sistem Perpipaan : dilengkapi dengan katup balik dan filtrasi. Pipa dibuat dari baja galvanis, dengan sistem aliran menggunakan pompa tekan otomatis.</p> |
| <b>Sistem Pengereman Kereta</b> | <p>a. Mampu menurunkan kecepatan sesuai tingkat kecepatan dalam keadaan normal atau darurat</p> <p>b. Bekerja otomatis saat kondisi saluran pengereman terputus</p>   |
| <b>Pintu Darurat</b>            | Merupakan pintu swing, dengan 1 buah daun pintu yang dioperasikan secara manual terbuat dari rangka baja, kombinasi pelat   |

|                        |   |
|------------------------|---|
|                        | <p>baja/stainles steel dengan tebal 1,2 mm sebanyak 4 buah, dengan posisi di bawah jendela pada Kereta-1 (masing – masing sisi badan kereta ada 2). Selain sebagai pintu emergency, pintu ini dapat digunakan untuk evakuasi bed stretcher pasien.</p>  |
| <b>Partisi Ruangan</b> | <p>Menggunakan Tirai yang dirancang khusus sebagai partisi pembatas ruangan yang tidak permanen, sehingga jika memerlukan ruangan yang lebih luas, dapat dibuka.</p>  |
| <b>Toilet</b>          | <p>Terdapat 1 toilet di masing – masing kereta (total 2), merupakan toilet ramah lingkungan (TRL dengan bahan stainless steel) dengan kloset jenis duduk (standart penumpang kelas eksekutif), dilengkapi sistem water flush. Saluran kloset dengan saluran pembuangan air kotor sudah terpisah. Untuk lantai dan saluran air kotor dirancang sedemikian rupa, sehingga air tidak menggenang di toilet.</p> |
| <b>Ruangan-Ruangan</b> | <p><u>Ruangan – ruangan pada Kereta 1 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ruang Kabin Masinis</li> <li>▪ Ruang Monitoring Dokter (sekaligus</li> </ul>   |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>istirahat, dan tempat penyimpanan obat ruang emergency)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ruang Emergency dan atau sekaligus Ruang Recovery</li> <li>▪ Ruang pemeriksaan gigi</li> <li>▪ Ruang Laboratorium</li> <li>▪ Ruang Dapur (Pantry)</li> <li>▪ Ruang Penyimpanan (Storage)</li> <li>▪ Toilet</li> </ul> <p><u>Ruangan – ruangan pada Kereta 2 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ruang Pemeriksaan Ibu Hamil, menyusui, maupun persalinan</li> <li>▪ Ruang Pemeriksaan Umum</li> <li>▪ Ruang Pelayanan Farmasi dan Gudang Obat</li> <li>▪ Ruang Kabin Masinis</li> </ul> |
|--|--|

**Tabel 2. 2** Spesifikasi *Rail Clinic*

**5. Struktur Organisasi *Rail Clinic***



**Gambar 2. 6** Struktur Organisasi *Rail Clinic*

Struktur organisasi *Rail Clinic* adalah struktur baris, di mana wewenang dan kekuasaan berasal dari atas ke bawah. Di mana masing-masing dari bagian tersebut bertanggungjawab penuh pada atasannya. Penjelasan dari struktur organisasi *Rail Clinic* diantaranya:

a. Direktur Utama (DU)

Direktur Utama adalah pihak tertinggi dalam pelaksanaan wewenang dan pemberian kekuasaan dalam suatu perusahaan. Direktur Utama merupakan pihak utama dalam pengambilan keputusan di suatu perusahaan dan pihak yang bertanggungjawab atas setiap kebijakan-kebijakan yang terdapat dalam perusahaan.

b. Direktur SDM dan Umum (D6)

Direktur SDM dan Umum atau D6 mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab dalam penyusunan strategi atau kebijakan, serta pembinaan dan pengendalian yang ada dalam perusahaan, Di mana D6 bertanggungjawab langsung kepada Direktur Utama.

c. *Vice President Health* (MMH)

*Vice President Health* (MMH) mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab atas tercapainya visi dan misi perusahaan yang diselenggarakan melalui pengelolaan dan pengendalian kesehatan, yaitu mencakup: target produksi dan efisiensi biaya, terselenggaranya proses peningkatkan kualitas pengelolaan pelayanan kesehatan dan kesehatan kerjasecara berkelanjutan, serta mengkoordinasi seluruh aktivitas pelayanan kesehatan dan kesehatan kerja di lingkungan PT KAI (Persero).

d. *Manager Health Service* (MMHS)

*Manager Health Service* (MMHS) mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab atas pengendalian, perencanaan, dan evaluasi program jaminan pemeliharaan kesehatan di lingkungan PT KAI (Persero). Selain itu MMH juga bertugas untuk mengendalikan, mengevaluasi, dan melakukan pembinaan teknis terhadap pelaksanaan pelayanan kesehatan, menyusun dan mengendalikan rencana kerja anggaran tahunan unit kesehatan, serta mengkoordinasikan pengelolaan dokumentasi, kerumahtanggan, dan umum unit kesehatan.

e. *Manager Health Members and Claim* (MMHC)

*Manager Health Members and Claim* (MMHC) mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab atas pengelolaan program jaminan kesehatan berupa kerjasama dengan pihak eksternal dan klaim

pelayanan kesehatan, MMHC juga bertugas untuk mengendalikan pembayaran biaya retribusi, serta mengelola *database* kepersertaan sistem informasi kesehatan kereta api dan pengembangannya.

f. *Manager Health Occupational* (MMHO)

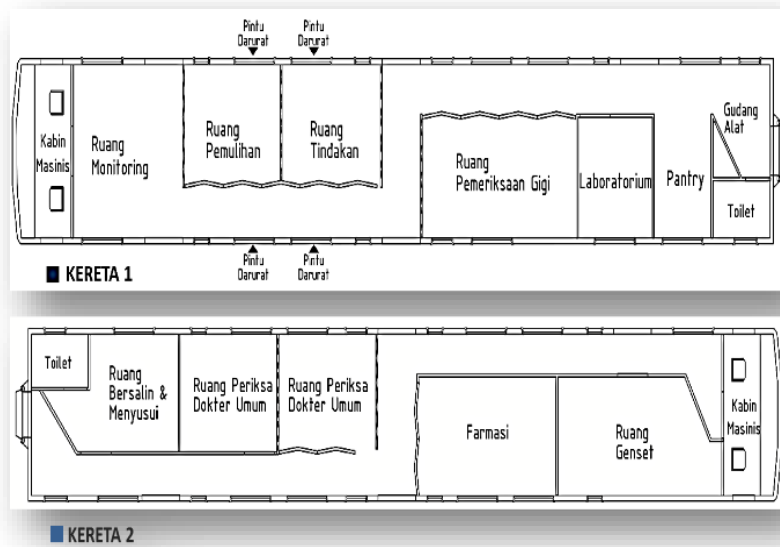
*Manager Health Occupational* (MMHO) memiliki tugas pokok dan tanggung jawab atas perencanaan, dan evaluasi pelaksanaan program kesehatan tenaga kerja, merencanakan dan mengkoordinasikan program penyuluhan kesehatan, pembinaan teknis pelaksanaan pemeriksaan kesehatan awak sarana kereta api, serta mensosialisasikan dan mengkoordinasikan pencegahan dan penanganan kecelakaan kerja serta alat pelindung diri.

g. *Manager Health Public Service* (MMHP)

*Manager Health Public Service* (MMHP) mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab atas penyusunan perencanaan dan pembiayaan, mengendalikan dan mengevaluasi program pelayanan kesehatan bakti sosial kereta sehat (*Rail Clinic*). Mengkoordinasikan dan *surveillance* untuk pelaksanaan program pelayanan kesehatan bakti sosial dengan kereta sehat (*Rail Clinic*) bagi warga di sekitar lintas kereta, dan bertanggungjawab atas penanganan korban akibat kecelakaan kereta api dan pelayanan pos kesehatan penumpang.

## **6. Profil Pelayanan Kesehatan *Rail Clinic***

Dalam rangkaian *Rail Clinic* terdapat 2 gerbong kereta yang mendukung pelaksanaan pelayanan kesehatan kepada masyarakat. Adapun 2 gerbong tersebut meliputi:



**Gambar 2. 7 Rangkaian Rail Clinic**

| Penjelasan |            |
|------------|------------|
| Kereta I   | Keterangan |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Ruang monitoring Dokter,<br/>Ruang Tindakan (<i>Emergency</i>),<br/>sekaligus Ruang Pemulihan<br/>(<i>Recovery</i>)</b></p> | <p>Pelayanan emergency yang dapat diberikan meliputi :</p> <p>Bantuan Hidup Dasar (Basic Life Support seperti CPR), Alat monitoring tanda vital pasien, Alat Shock/Kejut Jantung, Tindakan Bedah Minor, Rekam jantung (Electrocardiography), Penanganan pertama kasus trauma, Lampu baca Hasil Rontgen</p> |
| <p><b><i>Ruang Pemeriksaan Gigi</i></b></p>   | <p>Pemberian pelayanan kesehatan gigi</p>  |
|   |  |
| <p>Kereta II</p>  | <p><b>Keterangan</b></p>   |
| <p><b><i>Ruang pemeriksaan ibu hamil,<br/>menyusui dan bersalin</i></b></p>   | <p>Pelayanan Antenatal Care (ANC), ruang menyusui dan persalinan normal (jika terdapat kasus emergency persalinan).</p>  |
| <p><b><i>Ruang Pemeriksaan Umum<br/>dan Edukasi</i></b></p>   | <p>Pemberian Pelayanan umum oleh Dokter umum meliputi pemeriksaan umum, pemeriksaan mata, THT, dll sekaligus memberi edukasi perihal kesehatan.</p>  |



|  |   |
|--|---|
| <b><i>Ruang Pelayanan Farmasi (Obat)</i></b> | Pemberian pelayanan kefarmasian (pengambilan obat dan konsultasi obat). |
|--|---|

**Tabel 2. 3** Penjelasan Rangkaian Gerbong *Rail Clinic*

## **7. Proses Pembuatan *Rail Clinic***

Dalam proses pembuatan rangkaian *Rail Clinic* sendiri diawali dengan memanfaatkan kereta rel diesel (KRD) yang dimodifikasi menjadi kereta kesehatan bertenaga penggerak sendiri dengan mengalih fungsikan kereta diesel yang ada yang diproduksi pada tahun 80-an yang memang sudah melewati umur teknis dan ekonomis. Akan tetapi, dari segi sajian teknis masih layak untuk dilakukan proses rehabilitasi dan perbaikan kereta.

Dalam pembuatan *Rail Clinic* sendiri unit produksi PT KAI (Persero) dibantu oleh enam asisten manager yaitu meliputi golongan diesel, golongan kerangka atas, golongan kerangka bawah, golongan logam, golongan listrik, dan golongan aksering. Di mana masing-masing golongan tersebut memiliki tugas dan fungsi masing-masing adalah untuk merevisi komponen-komponen kereta rel diesel yang telah dibongkar oleh golongan kerangka atas.



**Gambar 2. 8a** Pemanfaatan KRD yang dimodifikasi menjadi Kereta Kesehatan bertenaga penggerak sendiri



**Gambar 2. 8b** Pemanfaatan KRD yang dimodifikasi menjadi Kereta Kesehatan bertenaga penggerak sendiri

Setelah masing-masing golongan tersebut diatas selesai merevisi kerangka kereta. Maka selanjutnya akan dilakukan perakitan kembali oleh golongan kerangka atas dan dilakukan tes dinamis dan statis pada kereta *Rail Clinic* oleh golongan *quality control*. Penggunaan Kereta Rel Diesel (KRD) sebagai kereta kesehatan *Rail Clinic* karena dengan pertimbangan

mempunyai tenaga penggerak sendiri, kemudian dari segi keluasaan dan dimensi kereta KRD memungkinkan untuk dipartisi menjadi ruang-ruang pemeriksaan medis dan dari sisi *exelude* sangat memungkinkan untuk dilakukan penambahan-penambahan peralatan-peralatan dan barang-barang medis lainnya yang menunjang dalam *Rail Clinic*.



**Gambar 2. 9** Pembokaran Interior untuk *re-layout* sesuai *Design*

Dalam pembuatan *Rail Clinic* komponen pendukung dalam kereta kesehatan *Rail Clinic* yang tidak kalah penting adalah unruk ruang *genset* sebagai suplai kelistrikan dalam *Rail Clinic* tersebut juga dipasang peredam suara. Pemasangan peredam suara tersebut ditujukan agar tidak ada suara-suara yang mengganggu dalam pelayanan kesehatan medis dalam kereta *Rail Clinic* tersebut.



**Gambar 2. 10** Proses Memasukkan Generator dan Pemasangan Alat Peredam

Secara teknis kereta, pembuatan *Rail Clinic* tidak ada perubahan yang cukup signifikan. Hanya saja yang mengalami perubahan adalah dari sisi interior didalam kereta, yang dulu diperuntukan kereta penumpang dialih fungsikan menjadi kereta kesehatan. Pada saat pengalihan fungsi kereta rel diesel (KRD) menjadi *Rail Clinic* tersebut komponen-komponen yang dibutuhkan dalam mendukung pembuatan *Rail Clinic* ini adalah mempersiapkan *spare part* pendukung seperti rangka bawah kereta, mesin penggerak, genset, AC, pengereman, dll.

Untuk pengadaan barang-barang penunjang dalam *Rail Clinic* PT KAI (Persero) melakukan *kit maintenance* dari Afrika. Sedangkan untuk alat-alat kesehatan yang terdapat dalam *Rail Clinic* langsung dipesan ke distributor resmi penyedia alat-alat kesehatan yang ada di Indonesia.

## **8. Tahapan Perubahan Pengerjaan dalam *Rail Clinic***

Adapun dalam tahapan pembuatan *Rail Clinic* terdapat beberapa perubahan pengerjaan tempat atau ruang yang terdapat dalam rangkaian kereta api tersebut. Di mana perubahan pengerjaan *Rail Clinic* tersebut dilakukan untuk menunjang pelayanan kereta api kesehatan kepada masyarakat. Adapun perubahan dalam pembuatan *Rail Clinic* tersebut meliputi sebagai berikut:

| <b>Perubahan Pengerjaan <i>Rail Clinic</i> Pada Kereta I</b>  |   |
|---|---|
| <b>Semula</b>   | <b>Menjadi</b>  |
| <b>Ruang Administrasi</b>                                     | Ruang Monitoring Dokter dan Penyimpanan Stok Obat Emergency                       |
| <i>Ruang Poli Umum</i>  | Ruang Emergency dan Ruang Recovery (Pemulihan)                                    |
| <i>Ruang Pemeriksaan gigi, laboratorium dan Pantry</i>        | Tetap   |
| <b>Perubahan Pengerjaan <i>Rail Clinic</i> Pada Kereta II</b> |   |
| <b>Semula</b>   | <b>Menjadi</b>  |
| <i>Ruang Dokter</i>   | Ruang pemeriksaan kehamilan, menyusui dan persalinan normal.                      |
| <i>Ruang Pemeriksaan Mata dan Ruang Farmasi</i>               | Digabung menjadi Ruang pemeriksaan Umum (Fisik Dokter, mata, THT dll) dan Edukasi |
| <b>Gudang</b>   | Ruang Farmasi (Pelayanan ambil Resep Obat).                                       |

**Tabel 2. 4** Perubahan Pengerjaan *Rail Clinic*