

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pelaksanaan Peningkatan Keselamatan Pada Jalur Kereta Api Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018

Indonesia merupakan negara dengan pertumbuhan ekonomi yang berkembang pesat, dimana untuk mendukung pertumbuhan ekonomi yang konstan sebagaimana pembangunan daerah, diperlukan moda transportasi nasional yang dapat mendukung pertumbuhan dan kebutuhan masyarakat Indonesia yaitu transportasi kereta api. Berdasarkan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 menyatakan bahwa kereta api adalah bagian dari sistem transportasi nasional guna menunjang pembangunan nasional mengutamakan kepentingan umum.

Pada hakikatnya kecelakaan lalu lintas sebenarnya suatu penyakit masyarakat yang dapat dicegah walaupun dalam kenyataan jumlah kematian akibat kecelakaan seolah-olah tidak mungkin dicegah ataupun dikurangi.⁴⁰ Kemacetan dan kecelakaan lalu lintas sering mewarnai peristiwa transportasi di Indonesia, khususnya di daerah yang banyak memiliki perlintasan dengan jalur kereta api sebidang. Adapun kecelakaan lalu lintas di perlintasan sebidang kereta api disebabkan oleh rendahnya kedisiplinan masyarakat dalam berlalu lintas di perlintasan sebidang kereta api.

⁴⁰ Tri Tjahjono, *Analisis Keselamatan Lalu Lintas Jalan*, (Bandung: Lubuk Agung, 2011),

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Berdasarkan data kecelakaan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat dari tahun 2017 sampai 2022, yaitu sebagai berikut :

Tabel IV.I 1
Data Tabrakan KA Dengan Kendaraan Jalan Raya, KA Tertemper Orang

Tahun	Jenis Tabrakan	
	KA dengan Kendaraan	KA Tertemper Orang
2017	8	7
2018	17	16
2019	13	5
2020	16	-
2021	28	3
2022	10	3

Sumber data : Balai Teknik Perkertaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat⁴¹

Melihat data tabrakan diatas yang menunjukkan peningkatan kasus kecelakaan di perlintasan sebidang kereta api tidak dapat dipandang sebelah mata. Dilihat dari jumlah lintas layanan, jalur perlintasan yang aktif di Sumatera Barat ada 100,7 km, jika dibandingkan dengan di Jawa. Dan melihat jumlah kecelakaan dengan jalur yang aktif ini sangatlah tinggi angka kecelakaan.

Halnya kasus kecelakaan di perlintasan sebidang tanpa palang pintu, tepatnya di jalan evakuasi tsunami, Anak Air, Kelurahan Padang Sarai, Koto Tangah – Kota Padang, pada tanggal 29 Maret 2022 yaitu terjadi tabrakan antara kereta api KA Sibinuang K3 0 0821 PD jurusan Padang- Pariaman dengan truk hino dengan nomor polis BA 9894 LU. Dimana kecelakaan tersebut terjadi karena truk hino hendak keluar melewati perlintasan kereta,

⁴¹ Sumber Data : Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat, 17 Januari

namun mesin truk mati saat berada di atas rel sehingga terjadi kecelakaan yang menyeret mobil sejauh 50 meter. Dalam insiden tersebut mengakibatkan 1 unit halte bus trans Padang yang ada dilokasi hancur, dan tiang reklame roboh hingga menimpa 1 unit mobil minibus.

Adapun kasus kecelakaan di perlintasan sebidang kereta api yaitu seorang lansia bernama Nurman (80) yang sudah renta dan tuli tewas ditabrak kereta api di kawasan simpang Kayu Kalek, Kecamatan Koto Tangah, Kota Padang pada hari Minggu 10 April 2022. Dikarenakan tidak ada orang yang membantu korban saat menyebrang perlintasan kereta api. Ditambah perlintasan yang disebaliknya tidak ada penjagaan. Yang awalnya korban bermaksud melihat anaknya yang mengajar di TK Cinta Islam kawasan setempat. Korban sempat terpejal sejauh 5 meter mengakibatkan korban meninggal dunia di lokasi kejadian.

Berdasarkan uraian kasus tabrakan di atas, dapat disimpulkan bahwa kecelakaan terjadi disebabkan oleh kelalaian pengendara maupun masyarakat itu sendiri. Menurut hasil wawancara penulis dengan Kepala Seksi Lalu Lintas, Sarana dan Keselamatan Perkeretaapian Balai Teknik Perkeretaapian, Bapak Dedi Humaidi, mengatakan :

“penyebab terjadinya kecelakaan di perlintasan sebidang diawali oleh pertama adanya pelanggaran, sebenarnya banyak rambu-rambu yang telah di pasang, kemudian pintu perlintasan yang telah dipasang, tetapi karena adanya pelanggaran dari pengguna jasa/masyarakat, salah satu makanya itu menyebabkan terjadinya kecelakaan. Kemudian ada beberapa titik perlintasan yang tidak resmi/liar/tidak terdaftar ini juga menjadi potensi terjadinya kecelakaan di perlintasan sebidang. Intinyan adalah memang butuh kesadarn

Hak Cipta Diindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

masyarakat/pengguna jasa yang akan melintas di perlintasan untuk mematuhi peraturan”.⁴²

Dari wawancara diatas dijelaskan bahwa penyebab terjadinya kecelakaan di perlintasan sebidang disebabkan adanya pelanggaran dari masyarakat itu sendiri, dan adanya perlintasan sebidang yang tidak resmi/liar/tidak terdaftar yang juga menjadi potensi terjadinya kecelakaan di perlintasan sebidang tersebut.

Adapun hasil penelitian yang telah dilakukan, staff seksi bidang lalu lintas, sarana dan keselamatan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat, Leonardo Alif Ibrahim, mengatakan :

“melihat kasus yang peneliti sebutkan di atas, kasus tersebut dinamakan Non-KKA (Non-Kecelakaan Kereta Api). Dimana Kecelakaan Kereta Api (KAA) ada 4 jenis, yaitu :

- a) Tabrakan antara Kereta Api;
- b) Kereta Api terguling;
- c) Kereta Api Anjlok; dan/atau
- d) kereta api terbakar.

Jadi, jika terjadi kendaraan (motor/ mobil/ dan sebagainya) tertemper /menemper maka kesalahan terletak pada pengendara tersebut. itu dimasukkan kedalam kategori kecelakaan lalu lintas di Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Sebenarnya melintas, menginjakkan rel itu tidak diperbolehkan, kecuali sedang melakukan perawatan”⁴³

Dari wawancara diatas dijelaskan bahwa kendaraan yang tertemper / menemper dinamakan Non-KKA (Non- Kecelakaan Kereta Api), dan termasuk dalam kategori kecelakaan lalu lintas. Melintas, menginjakkan rel perlintas kereta api tidak diperbolehkan, hal ini sesuai dengan Pasal 181 ayat

(1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, bahwa

⁴² Dedi Humaidi, Kepala Seksi Lalu Lintas, Sarana dan Keselamatan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat, *Wawancara*, 16 Januari 2023

⁴³ Leonardo Alif Ibrahim, Staff Seksi Bidang Lalu Lintas, Sarana dan Keselamatan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat, *Wawancara*, 18 Januari 2023

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

setiap orang dilarang berada di Ruang Manfaat Jalur Kereta Api; menyeret, menggerakkan, meletakkan, atau memindahkan barang di atas rel atau melintasi jalur kereta api; atau menggunakan jalur kereta api untuk kepentingan lain, selain untuk angkutan kereta api.

Dalam melihat pelaksanaan peningkatan keselamatan pada jalur kereta api berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018, penulis melakukan penelitian lapangan sebagai berikut :

1. Petugas Penjaga Jalan Lintasan (PJL)

Penjaga Jalan Lintasan (PJL) merupakan profesi yang memegang peranan penting dalam menjaga keselamatan perjalanan kereta api. Tak jarang melihat terjadinya pelanggaran lalu lintas di perlintasan sebidang sehingga mengakibatkan terjadinya kecelakaan membuat tugas PJL menjadi krusial.

Oleh karena itu penulis melakukan penelitian berupa angket kepada masyarakat dengan mengambil sampel sebanyak 60 orang masyarakat di Kota Padang dengan hasil sebagai berikut :

Tabel IV.I 2
Tanggapan Responden Masyarakat Tentang Petugas Penjaga Melakukan Penutupan Pintu Palang Ketika Kereta Api Akan Melintas

No	Tanggapan Responden	Jumlah	Persentase
1.	Ya	55 Orang	92%
2.	Tidak	5 Orang	8%
Jumlah		60 Orang	100%

Sumber : Data Lapangan 2023

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Berdasarkan tabel IV.I 2 diatas ditemukan hasil bahwa pengetahuan masyarakat Kota Padang sebanyak 55 orang atau 92% mengetahui mengenai petugas penjaga melakukan penutupan pintu palang kereta api akan melintas, sedangkan 5 orang atau 8% dari masyarakat tidak mengetahui tentang petugas penjaga melakukan penutupan pintu palang ketika kereta api akan melintas.

Adapun penulis juga melakukan penelitian berupa angket kepada petugas Penjaga Jalan Lintasan (PJJ) dengan mengambil sampel sebanyak 30 orang petugas Penjaga Jalan Lintasan (PJJ) dengan hasil sebagai berikut :

Tabel IV.I 3
Tanggapan Responden Penjaga Jalan Lintasan (PJJ) Tentang Peningkatan Keselamatan Pada Jalur Kereta Api Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 Di Kota Padang

No	Pertanyaan	Tanggapan Responden	
		Ya	Tidak
1.	Pengetahuan Petugas PJJ tentang informasi kereta api yang akan melintas perlintasan dari terminal pusat ke pos penjaga	30 orang	-
2.	Pengetahuan Petugas PJJ tentang penjagaan pos selama kereta api beroperasi / melintas setiap melintasi perlintasan	30 orang	-
3.	Pengetahuan Petugas PJJ tentang melakukan persiapan untuk melakukan penutupan pada perlintasan ketika kereta api akan melintasi perlintasan	30 orang	-
4.	Pengetahuan Petugas PJJ tentang adanya kegiatan pelatihan oleh pihak BTP/KAI mengenai penjagaan di pos perlintasan	30 orang	-

Sumber : Data Lapangan 2023

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Berdasarkan tabel IV.I 3 diatas ditemukan hasil bahwa pengetahuan petugas PJJ Kota Padang sebanyak 30 orang atau 100% mengetahui tentang pengoperasian sarana perkeretaapian baik dalam mengatur, mengendalikan serta mengawasi perjalanan kereta api.

Menurut analisis penulis terhadap angket yang telah disebarakan kepada petugas Penjaga Jalan Lintasan (PJJ) serta masyarakat di Kota Padang, dalam pelaksanaan penerapan pada tugasnya sebagai petugas Penjaga Jalan Lintasan (PJJ) telah dilaksanakan sesuai dengan peraturan yang telah diatur dalam Pasal 90 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, yang menyebutkan bahwa :

Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian berhak dan berwenang :

- a. Mengatur, mengendalikan, dan mengawasi perjalanan kereta api;
- b. Menghentikan pengoperasian sarana perkeretaapian apabila dapat membahayakan perjalanan kereta api;
- c. Melakukan penertiban terhadap pengguna jasa kereta api yang tidak memenuhi persyaratan sebagai pengguna jasa kereta api di stasiun;
- d. Mendahulukan perjalanan kereta api di perpotongan sebidang dengan jalan;
- e. Menerima pembayaran dari penggunaan prasarana perkeretaapian; dan
- f. Menerima ganti kerugian atas kerusakan prasarana perkeretapiaan yang disebabkan oleh kesalahan penyeleng-gara Sarana Perkeretaapian atau pihak ketiga.

Dengan melihat peraturan diatas, dapat dilihat bahwa petugas PJJ harus memiliki kedisiplinan tinggi, bersiaga dalam situasi dan kondisi. Dikarenakan tugas PJJ juga menyangkut keselamatan orang banyak serta harus memastikan agar perjalanan kereta api dapat aman, lancar, dan tanpa hambatan. Untuk itu PJJ mendapatkan kecakapan tersebut, PJJ

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

mendapat pembinaan untuk mengukur kompetensi kecakapan untuk mendapat sertifikat dan *smart card* yang berfungsi sebagai identitas bagi penjaga perlintasan sebidang tersebut.

Menurut hasil penelitian yang telah dilakukan, staff seksi bidang lalu lintas, sarana dan keselamatan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat, Leonardo Alif Ibrahim, mengatakan :

“Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 19 Tahun 2011 tentang Sertifikat Kecakapan Penjaga Perlintasan Kereta Api, untuk PJJ yang baru mereka terlebih dahulu harus menempuh pendidikan dan pelatihan yang diselenggarakan oleh pemerintah atau badan hukum yang telah mendapat akreditasi dari Kementerian Perhubungan Direktorat Jendral Perkeretaapian. Setelah menempuh pendidikan dan pelatihan tersebut kemudian akan memperoleh surat tanda telah mengikuti yang merupakan salah satu syarat kelengkapan untuk mendaftar uji kompetensi. Kemudian untuk PJJ lama minimal ada penyegaran, penyegaran ini berfungsi *me-refresh* pengetahuan mereka kembali, dan untuk memperpanjang sertifikasi itu harus ada bukti ada mengikuti penyegaran yang diselenggarakan oleh Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jendral Perkeretaapian yang dilakukan 4 tahun sekali. Setelah dinyatakan lulus ujian mereka akan mendapat sertifikat dan *smart card* sebagai identitas mereka sebagai PJJ.”⁴⁴

Berdasarkan wawancara diatas dijelaskan bahwa petugas PJJ harus menempuh pendidikan dan pelatihan untuk mendapat sertifikat dan *smart card* sebagai tanda / identitas bagi PJJ yang diselenggarakan oleh Kementerian Perhubungan Direktorat Jendral Perkeretaapian. Serta untuk memperpanjang sertifikat dan *smart card* tersebut harus mengikuti penyegaran dan dilakukan dalam 4 tahun sekali.

2. Sosialisasi Kepada Masyarakat

⁴⁴ Leonardo Alif Ibrahim, Staff Seksi Bidang Lalu Lintas, Sarana dan Keselamatan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat, *Wawancara*, 18 Januari 2023

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Sosialisasi diartikan sebagai proses belajar bagi seseorang atau sekelompok orang selama hidupnya untuk mengenali pola-pola hidup, nilai-nilai, dan norma social agar ia dapat berkembang menjadi pribadi yang bias diterima oleh kelompoknya.⁴⁵

Proses sosialisasi dilakukan oleh dua pihak, yaitu : (1) pihak yang melakuka sosialisasi dan (2) pihak yang disosialisasi. Sosialisasi tidak hanya sekedar proses menyebarkan informasi dalam rangka mempengaruhi seseorang atau publik agar berbuat sesuatu, seperti mengajar, mengumumkan atau memberikan doktrinasi saja tetapi di dalam proses tersebut seseorang atau publik juga diberi kesempatan untuk membangun dirinya, sebab sosialisasi tidak hanya sekedar memberi tahu tentang suatu hal saja, tetapi ia juga merupakan proses pendewasaan dan pematangan kepribadian seorang individu maupun public.⁴⁶

Melihat beberapa kasus kecelakaan yang terjadi di perlintasan sebidang kereta api yang disebabkan atau dilatarbelakangi berbagai faktor seperti yang telah dijelaskan di pembahasan sebelumnya. Oleh karena itu perlu adanya upaya pembinaan atau sosialisasi kepada masyarakat sebagai pengguna jalan di perlintasan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan.

⁴⁵ Elly M. Setiadi, *Pengantar Ringkas Sosisologi: Pemahaman Fakta dan Gejala Permasalahan Sosial (Teori, Aplikasi, dan Pemecahannya)*, (Jakarta: Kencana, 2020), h. 66

⁴⁶ *Ibid.*, h. 69

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Adapun hasil penelitian yang telah dilakukan, staff seksi bidang lalu lintas, sarana dan keselamatan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat, Leonardo Alif Ibrahim, mengatakan :

“mengenai sosialisasi kepada masyarakat tentu ada. Jadi pada bulan pertengahan Agustus sampai September ada namanya bulan keselamatan. Kami mensosialisasikan terkait ‘BERTEMAN’. BERTEMAN tersebut ialah Berhenti, Tengok kanan-kiri, Aman jalan. Hal itu disosialisasikan di perlintasan, stasiun dan di kereta. Tentu kami tidak melakukannya sendiri, biasanya kami berkolaborasi bersama Divre, Dishub, Jasa Raharja dan Relfans (pencinta kereta api), jadi kami bersama-sama berkolaborasi buat sosialisasi tersebut. Program ini berasal dari pusat yang diagendakan setiap tahunnya. Pada bulan Desember, kami mempunyai agenda Edukatif yaitu pengenalan kepada anak-anak terkait kereta api serta kami selipkan sosialisasi keselamatan di dalamnya.”

Dari wawancara diatas dijelaskan bahwa sosialisasi kepada masyarakat mengenai keselamatan di perlintasan sebidang kereta api telah diagendakan setiap tahunnya dengan Tema Terkait yaitu BERTEMAN yaitu berhenti, tengok kanan-kiri, aman jalan.

Adapun penulis melakukan penelitian berupa angket kepada masyarakat dengan mengambil sampel sebanyak 60 orang masyarakat di Kota Padang dengan hasil sebagai berikut :

Tabel IV.I 4
Tanggapan Responden Masyarakat Tentang Melihat Kanan Dan Kiri Bila Melintas Di Perlintasan Kereta Api

No	Tanggapan Responden	Jumlah	Persentase
1.	Ya	40 Orang	67%
2.	Tidak	20 Orang	33%
Jumlah		60 Orang	100%

Sumber : Data Lapangan 2023

Berdasarkan tabel IV.I 4 diatas ditemukan hasil bahwa pengetahuan masyarakat Kota Padang sebanyak 40 orang atau 67%

Hak Cipta Diindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

mengetahui tentang melihat kanan dan kiri bila melintas di perlintasan kereta api, sedangkan 20 orang atau 33% tidak mengetahui melihat kanan dan kiri bila melintas di perlintasan kereta api.

Menurut analisis penulis terhadap angket yang telah diberikan kepada masyarakat bahwa sebahagian masyarakat kurang melaksanakan peringatan yang telah diberikan pihak terkait dalam melintasi perlintasan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan. Hal ini menyebabkan proses sosialisasi yang diberikan kepada masyarakat kurang terlaksana sebagaimana yang diinginkan untuk mencapai masyarakat yang tertib.

3. Rambu / Tanda Peringatan

Rambu adalah salah satu dari perlengkapan jalan berupa lambang, huruf, angka, kalimat/atau perpaduan di antaranya sebagai peringatan, larangan, perintah atau petunjuk bagi pemakai jalan. Menurut hasil wawancara penulis dengan staff seksi bidang lalu lintas, sarana dan keselamatan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat, Leonardo Alif Ibrahim, mengatakan :

“rambu di perlintasan sebidang sangat juga sangat diperlukan untuk mengingatkan keselamatan para masyarakat yang akan melintasi perlintasan sebidang yang sesuai dengan Peraturan Menteri No. 94 Tahun 2018 tentang 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api dengan Jalan. Hal tersebut, maka perlintasan dilengkapi dengan rambu lalu lintas, beberapa di antaranya : rambu peringatan perlintasan sebidang dengan kereta api (dengan kalimat : “Awas kereta api satu/dua sepur”), rambu peringatan jarak yang ditempatkan pada jarak 450 meter, 300 meter, dan 150 meter sebelum perlintasan, dan rambu stop yang berarti dilarang berjalan terus, wajib berhenti sesaat, dan meneruskan perjalanan setelah mendapatkan kepastian aman dari lalu lintas arah lainnya. Hal ini tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Lalu Lintas serta bisa dilihat pemasangannya dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.770/KA.401/DRJD/2005.⁴⁷

Berdasarkan wawancara diatas dijelaskan bahwa adanya rambu sangat penting dalam peningkatan keselamatan masyarakat dalam melintasi perlintasan sebidang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api dengan Jalan. Dalam Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang antara Jalan dengan Jalur Kereta Api yang dikerluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.770/KA.401/DRJD/2005 mengatakan bahwa prasarana yang wajib dimiliki perlintasan sebidang yaitu :

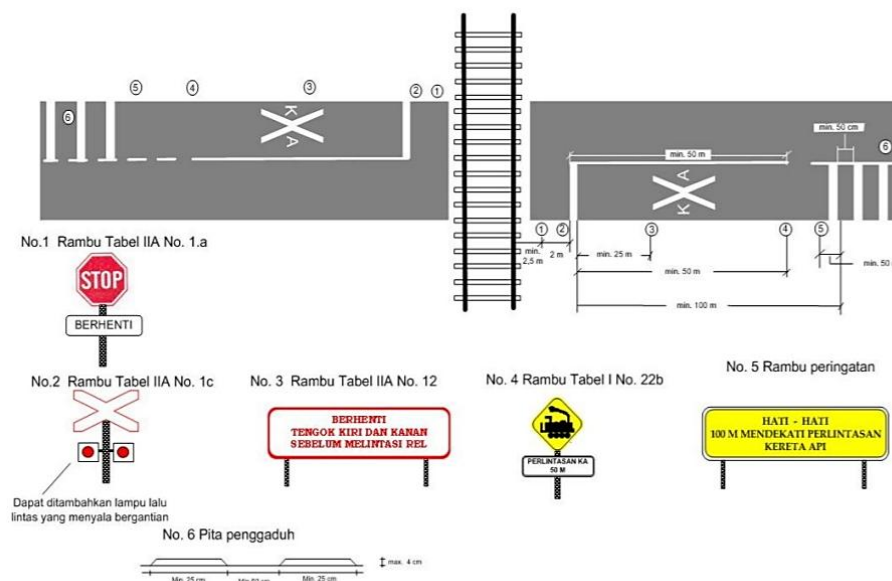
- a. Wajib dilengkapi rambu lalu lintas yang berupa peringatan dan larangan sebagai berikut :
 - 1) Rambu peringatan dipasang pada perlintasan sebidang antara jalan dengan kereta api, terdiri dari :
 - a) Rambu yang menyatakan adanya perlintasan sebidang antara jalan dengan jalur kereta api dimana jalur kereta api dilengkapi dengan pintu perlintasan, dengan rambu tabel Ia No.22a;
 - b) Rambu yang menyatakan adanya perlintasan sebidang antara jalan dengan jalur kereta api dimana jalur kereta api tidak dilengkapi dengan pintu perlintasan, dengan rambu tabel Ia No.22b;
 - c) Rambu tambahan yang menyatakan jarak per 150 meter dengan rel kereta api terluar, dengan rambu tabel Ia No. 24a, 24b dan 24c;
 - d) Rambu berupa kata-kata yang menyatakan agar hati-hati mendekati perlintasan kereta api.
 - 2) Rambu Larangan dipasang pada perlintasan sebidang antara jalan dengan jalur kereta api, terdiri dari :
 - a) Rambu larangan berjalan terus sebagaimana tersebut dalam KM Nomor 61 Tahun 1993 tentang Rambu-rambu Lalu Lintas di Jalan pada Tabel 2a No. Ia, wajib berhenti sesaat

⁴⁷ Leonardo Alif Ibrahim, Staff Seksi Bidang Lalu Lintas, Sarana dan Keselamatan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat, *Wawancara*, 18 Januari 2023

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Diarangi mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

- dan meneruskan perjalanan setelah mendapat kepastian aman dari lalu lintas arah lainnya;
- b) Rambu larangan berjalan terus yaitu rambu sebagaimana tersebut dalam KM Nomor 61 Tahun 1993 tentang Rambu-rambu Lalu Lintas di Jalan pada Tabel 2a No. 1c, dipasang pada persilangan sebidang jalan dengan kereta api jalur tunggal yang mewajibkan kendaraan berhenti sesaat untuk mendapat kepastian aman sebelum melintasi rel;
 - c) Rambu larangan berjalan terus yaitu rambu sebagaimana tersebut dalam KM Nomor 61 Tahun 1993 tentang Rambu-rambu Lalu Lintas di Jalan pada Tabel 2a No. 1d, dipasang pada persilangan sebidang jalan dengan kereta api jalur ganda yang mewajibkan kendaraan berhenti sesaat untuk mendapatkan kepastian aman sebelum melintasi rel;
 - d) Rambu larangan berbalik arah kendaraan bermotor maupun tidak bermotor pada perlintasan kereta api, dengan rambu 2a No. 5c
 - e) Rambu larangan berupa kata-kata yaitu rambu Tabel 2a No. 12 yang menyatakan agar pengemudi berhenti sebentar untuk memastikan tidak ada kereta api yang melintas;
- b. Perlintasan sebidang harus dilengkapi pita pengaduh.
- c. Perlintasan sebidang harus dilengkapi dengan beberapa isyarat lampu yaitu : isyarat lampu yang berwarna merah yang menyala berkedip atau dua lampu berwarna merah yang menyala bergantian, serta isyarat suara atau tanda panah pada lampu yang menunjukkan arah datangnya kereta api. (**Gambar 1**)



Gambar 1. Contoh Pemasangan rambu marka dan perlengkapan lampu pada perlintasan sebidang

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Adapun penulis melakukan penelitian berupa angket kepada masyarakat dengan mengambil sampel sebanyak 60 orang masyarakat di Kota Padang dengan hasil sebagai berikut :

Tabel IV.I 5
Tanggapan Responden Masyarakat Tentang Memperhatikan Rambu Dan Tanda Peringatan Di Sekitar Perlintasan

No	Tanggapan Responden	Jumlah	Persentase
1.	Ya	41 Orang	69%
2.	Tidak	19 Orang	31%
Jumlah		60 Orang	100%

Sumber : Data Lapangan 2023

Berdasarkan tabel IV.I 5 diatas ditemukan hasil bahwa pengetahuan masyarakat Kota Padang sebanyak 41 orang atau 69% mengetahui tentang memperhatikan rambu dan tanda peringatan di sekitar perlintasan, sedangkan 19 orang atau 31% tidak mengetahui tentang memperhatikan rambu dan tanda peringatan di sekitar perlintasan.

Menurut analisis penulis terhadap angket yang telah diberikan kepada masyarakat bahwa masih kurangnya perhatian atau kurang mengerti dari masyarakat terhadap rambu-rambu yang telah ada. Sehingga hal ini menjadi dampak kesenjangan untuk mencapai masyarakat yang tertib.

4. Sistem Pengamanan

Menurut Wikipedia pengertian sistem adalah suatu kesatuan yang terdiri atas komponen atau elemen yang dihubungkan bersama untuk

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

memudahkan aliran informasi, materi, atau energi untuk mencapai suatu tujuan.⁴⁸ Sedangkan, menurut Kamus Bahasa Indonesia (KBI), Pengamanan berasal dari kata aman berarti bebas dari bahaya, sehingga pengamanan adalah hal (perbuatan, usaha) mengamankan.⁴⁹

Jadi, sistem pengamanan adalah sekumpulan komponen yang saling berhubungan dan bekerja sama untuk tujuan yang sama untuk mengatasi masalah yang disebabkan oleh komponen peralatan dalam sistem operasi. Sehingga, sistem pengamanan pada perlintasan sebidang adalah sistem yang dirancang untuk memastikan keamanan lalu lintas di perlintasan sebidang kereta api dengan jalan. Hal ini bertujuan untuk mencegah terjadi kecelakaan antara kereta api dengan pengguna jalan lainnya.

Dimana sistem pengamanan pada perlintasan sebidang untuk mencapai keselamatan masyarakat, hal ini sudah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Penigkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Jalur Kereta Api Dengan Jalan, Pasal 14 menyatakan bahwa , “Peralatan Keselamatan Perlintasan Sebidang sebagaimana dimaksud Pasal 12, berdasarkan komponen dan konstruksinya terdiri atas :

- a. Portal keamanan pengguna jalan;
- b. Isyarat lampu peringatan/larangan;
- c. Isyarat suara;

⁴⁸ <https://id.wikipedia.org/wiki/Sistem>, diakses tanggal, 16 Juni 2023, pukul 20.15

⁴⁹ Kamus Pusat Bahasa, *op. cit.*, h. 47

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

- d. Isyarat tulisan berjalan/*variabel message sign* (VSM);
- e. Alat pendeteksi kereta api;
- f. Pengendalian utama peralatan keselamatan perlintasan sebidang (*main controller*); dan
- g. Catu daya

Adapun penulis melakukan penelitian berupa angket kepada masyarakat dengan mengambil sampel sebanyak 60 orang masyarakat di Kota Padang dengan hasil sebagai berikut :

Tabel IV.I 6
Tanggapan Responden Masyarakat Tentang Kecukupan Sistem Pengamanan Perlintasan Kereta Api Di Kota Padang

No	Tanggapan Responden	Jumlah	Persentase
1.	Ya	27 Orang	45%
2.	Tidak	33 Orang	55%
Jumlah		60 Orang	100%

Sumber : Data Lapangan 2023

Berdasarkan tabel IV.I 6 di atas ditemukan hasil bahwa pengetahuan masyarakat Kota Padang sebanyak 27 orang atau 45% mengetahui tentang sudah cukup sistem pengamanan perlintasan kereta api di Kota Padang, sedangkan 33 orang atau 55% mengetahui tentang tidak cukup sistem pengamanan perlintasan kereta api di Kota Padang.

Menurut analisis penulis terhadap angket yang telah diberikan kepada masyarakat bahwa, kecukupan pada sistem pengamanan perlintasan sebidang kereta api di Kota Padang masih kurang. Dimana berdasarkan observasi peneliti terhadap perlintasan sebidang di Kota Padang bahwa beberapa perlintasan sebidang masih kurang adanya sistem pengamanan seperti diantara palang pintu, penjaga pintu perlintasan, isyarat lampu

peringatan, dan komponen keselamatan lainnya yang berkesesuaian dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan.

Berikut data dari Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat, data perlintasan sebidang pada lintas aktif di Kota Padang pada tahun 2022 yaitu sebagai berikut :

Tabel IV.I 7
Data Perlintasan Sebidang Pada Lintas Aktif Di Kota Padang Tahun 2022

No	Antara Stasiun	Jenis Perlintasan		
		Terdaftar		Tidak Terdaftar
		Dijaga	Tidak Dijaga	
1	Teluk Bayur – Bukit Putus	1	2	0
2	Bukit Putus – Kampung Juar	3	0	9
3	Kampung Juar – Pauh Lima	0	3	8
4	Pauh Lima – Indarung	3	0	3
5	Bukit Putus – Padang	4	0	2
6	Padang – Pulau Air	7	0	0
7	Padang – Pasar Alai	1	0	6
8	Pasar Alai – Air Tawar	3	1	11
9	Air Tawar – Tabing	3	4	5
10	Tabing – Lubuk Buaya	3	4	64

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

11	Lubuk Buaya – Duku	1	6	62
Total		29	29	161

Sumber data : Balai Teknik Perkertaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat⁵⁰

Berdasarkan uraian data di atas menunjukkan jumlah perlintasan yang aktif yang ada di Kota Padang. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat 2 jenis perlintasan, yaitu perlintasan yang terdaftar / resmi dan perlintasan tidak terdaftar / liar / tidak resmi. Perlintasan terdaftar / resmi adalah perlintasan sebidang yang telah sesuai dengan syarat-syarat dan ketentuan hukum sesuai dengan Undang-Undang 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Sedangkan perlintasan tidak resmi adalah perlintasan sebidang yang belum atau tidak memiliki syarat-syarat dan ketentuan hukum sesuai Undang-Undang 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Pada perlintasan tidak resmi / tidak terdaftar / liar lebih sering dijumpai tanpa rambu-rambu keselamatan. Menurut data di atas ada 161 perlintasan tidak terdaftar / tidak resmi / liar, hal ini terjadi karena perlintasan tersebut di samping kiri dan kanannya ada pemukiman penduduk, dan tidak ada steralisaasi sebelumnya sehingga masyarakat tersebut membuat perlintasan sebidang yang tidak terdaftar.

Hal ini tentunya bertentangan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api

⁵⁰ Sumber Data : Balai Teknik Perkertaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat, 17 Januari

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Dengan Jalan, Pasal 14. Tentunya dimana keselamatan masyarakat perlu diutamakan serta perjalanan kereta api di perlintasan sebidang tidak terganggu oleh pengguna jalan perlintasan lainnya.

Adapun mengenai perlintasan yang tidak resmi/ tidak terdaftar/ liar mengenai pemasangan palang pintu perlintasan, berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, staff seksi bidang lalu lintas, sarana dan keselamatan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat, Leonardo Alif Ibrahim, mengatakan :

“jalan perlintasan yang tidak resmi / tidak terdaftar / liar belum di pasang palang, sebenarnya yang pertama yang menjadi pertimbangan dalam pemasangan palang yaitu adanya kejadian di tempat tersebut, untuk sebagai bukti bahwa tempat tersebut rawan. Dan ada 3 point lagi berdasarkan Lampiran Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.770/KA.401/DRJD/2005, mengenai penentuan perlintasan sebidang point b, menjelaskan : perlintasan sebagaimana dimaksud dalam huruf a butir 1) apabila melebihi ketentuan mengenai :

- 1) Jumlah kereta api yang melintas pada lokasi tersebut sekurang-kurangnya 25 kereta/hari dan sebanyak-banyaknya 50 kereta/hari;
- 2) Volume lalu lintas harian rata-rata (LHR) sebanyak 1.000 sampai dengan 1.500 kendaraan pada jalan dalam kota dan 300 sampai 500 kendaraan pada jalan luar kota; atau
- 3) Hasil perkalian antara volume lalu lintas harian rata-rata (LHR) dengan frekuensi kereta api antara 12.500 sampai dengan 35.000 smpk.⁵¹

Dari wawancara di atas dijelaskan bahwa yang menjadi pertimbangan pada jalan perlintasan yang tidak resmi/ tidak terdaftar/ liar belum dipasang palang adalah kejadian / peristiwa untuk membuktikan bahwa perlintasan tersebut rawan bagi pengguna perlintasan sebidang

⁵¹ Leonardo Alif Ibrahim, Staff Seksi Bidang Lalu Lintas, Sarana dan Keselamatan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat, *Wawancara*, 18 Januari 2023

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

tersebut, serta 3 point lainnya juga ikut dalam pertimbangan dalam pemasangan palang di perlintasan sebidang.

B. Faktor Penghambat Dalam Melaksanakan Peningkatan Keselamatan Pada Jalur Kereta Api Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018

Berdasarkan penelitian yang dilakukan, Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat memiliki hambatan dalam melaksanakan peningkatan keselamatan pada jalur kereta api yang sesuai dengan pasal 14 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan. hambatan tersebut berasal dari internal dan eksternal. Pada faktor internal merupakan faktor yang berasal dari Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat itu sendiri, sedangkan faktor eksternal yang berasal dari luar Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat.

Adapun faktor yang dihadapi oleh Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat yaitu sebagai berikut :

1. Masyarakat

“masyarakat yang dimaksud ialah masyarakat yang tidak mau jalan yang dibuatnya tersebut ditutup (perlintasan liar).”⁵²
Masyarakat merupakan salah satu faktor kendala dalam peningkatan

keselamatan di perlintasan sebidang. Hal ini dikarenakan dengan jalan / perlintasan yang dibuat oleh masyarakat itu sendiri membuat mereka

⁵² Leonardo Alif Ibrahim, Staff Seksi Bidang Lalu Lintas, Sarana dan Keselamatan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat, *Wawancara*, 19 Januari 2023

Hak Cipta Diindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

lebih cepat ke tempat tujuan. Hal ini tentunya dapat mengancam keselamatan pada masyarakat itu sendiri. Juga faktor kesadaran pada masyarakat yang masih minim akan kepeduliannya dalam melintasi di perlintasan sebidang.

2. Bangunan liar

“di sekitar rel ada tanah yang memang sudah di utarakan dan disertifikatkan di kereta api. Ada masyarakat yang membangun rumah, padahal bukan tanah masyarakat tersebut. Ada sebahagian dulu masyarakat ngontrak dengan KAI, kalau misalnya kontraknya sudah putus, maka bangunan tersebut disebut bangunan liar. Dan itu harus dibebaskan kalau menghalangi jarak pandang masinis.”⁵³

Pada bangunan liar yang berada pada di sekitar rel tentu merupakan salah satu kendala yang dapat mengganggu keselamatan di perlintasan kereta api. Dimana dapat mengganggu jarak pandang masinis pada perlintasan, dimana telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2011, Pasal 4 huruf f, yang menyatakan :

“Jarak pandang bebas bagi masinis kereta api minimal 500 meter maupun pengendara kendaraan bermotor dengan jarak minimal 150 meter.”

3. Sarana yang masih kurang

“sejumlah kecelakaan yang terjadi di perlintasan sebidang kereta api, sebahagiannya juga disebabkan oleh sarana prasana yang masih kurang”⁵⁴

⁵³ *Ibid*

⁵⁴ *Ibid*

Hak Cipta Diindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Sarana prasarana merupakan hal penting dalam perlintasan sebidang rel kereta api serta keselamatan para penggunanya. Untuk mencapai keselamatan di perlintasan sebidang, maka harus disesuaikan berdasarkan peraturan yang telah ada yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan dalam Pasal 14. Serta diperkuat mengenai sarana prasarana ini dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan Antara Jalur Kereta Api Dengan Bangunan Lain dalam Pasal 6 ayat (2).

4. Ganti Rugi

“kecelakaan yang terjadi antara kereta api dengan kendaraan bermotor di Jalur Perlintasan Langsung (JPL), masuh menjadi perdebatan sebagai kecelakaan kereta api atau kecelakaan jalan. Merujuk pada Pasal 114 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkuran Jalan, bila terjadi kecelakaan yang sangat jelas karena kelalaian pengemudi yang tidak mendahulukan kereta api melintas, lebih tepat dinamakan kecelakaan jalan. Namun ada juga menyalahkan pintu perlintasan tidak ditutup sehingga terjadi kecelakaan di JPL.”⁵⁵

Mengenai ganti kerugian bagi kedua belah pihak yang terjadi akibat kecelakaan yang terjadi di perlintasan sebidang sering menjadi perbedataan di tengah masyarakat maupun instansi penyelenggara sarana perkertaapian di perlintasan sebidang yang terkait.

“Seperti halnya jika pengemudi mobil dikatakan bersalah apabila melanggar rambu-rambu yang disediakan atau dalam hal ini melintasi jalur kereta api tanpa hak yang membahayakan perjalanan kereta api, sebagaimana disebutkan dalam Pasal 181 ayat (1)

⁵⁵ *Ibid*

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:
 - a. Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
 - b. Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar UIN Suska Riau.
2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin UIN Suska Riau.

Undan-Undang Perekeretaapian sanksinya adalah pidana penjara paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp. 15juta. Oleh karena itu, siapa yang salah dalam kasus memang harus perlu dilakukan penyidikan lebih lanjut untuk membuktikannya⁵⁶

Berdasarkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 Pasal 2 ayat (1) tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan, menyebutkan bahwa, “untuk menjamin keselamatan perjalanan kereta api dan keselamatan masyarakat pengguna jalan, perlintasan sebidang yang telah beroperasi sebelum Peraturan Menteri ini berlaku dan belum dilengkapi dengan Peralatan Keselamatan Perlintasan Sebidang, harus dilakukan pengelolaan oleh :

- a. Menteri, untuk jalan nasional;
- b. Gubernur, untuk jalan provinsi;
- c. Bupati/Wali kota, untuk jalan kabupaten/kota dan jalan desa; dan
- d. Badan hukum atau lembaga, untuk jalan khusus yang digunakan oleh badan hukum atau lembaga.

Hal ini menjelaskan bahwa pertanggung jawab Jalan Perlintasan Langsung (JPL) (termasuk bila ada kecelakaan) ada pada pemerintah/pemerintah daerah yang bertanggung jawab.

UIN SUSKA RIAU

⁵⁶ *Ibid*