



# OMBUDSMAN REPUBLIK INDONESIA



## Laporan Kajian Sistemik

**PENGELOLAAN FASILITAS KESELAMATAN PERKERETAAPIAN  
PADA JALUR PERLINTASAN SEBIDANG  
DI PULAU JAWA**

2016



**LAPORAN KAJIAN SISTEMIK**

**PENGELOLAAN**

**FASILITAS KESELAMATAN**

**PADA PERLINTASAN SEBIDANG**

**DI PULAU JAWA**

**Disusun Oleh:**

**Ombudsman Republik Indonesia**

**Pengarah: Alvin Lie**

**Anggota:**

- 1. Nugroho Eko Martono**
- 2. Tria Malasari**
- 3. Nadia Dewangga**
- 4. Mory Yana Gultom**
- 5. Muh. Pramulya Kurniawan**
- 6. Ujang Solihulwildan**

**Tata Letak:**

**Tim Komunikasi Strategis**

Jakarta, Mei 2017

## DAFTAR ISI

Daftar Isi.....	i
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Kajian.....	5
C. Tujuan Kajian.....	5
D. Signifikansi Kajian.....	5
E. Metode.....	6
F. Pembabakan.....	8
<b>BAB II KAJIAN NORMATIF TERHADAP FASILITAS KESELAMATAN PADA     PERLINTASAN SEBIDANG.....</b>	<b>10</b>
A. Ruang Lingkup Pelayanan Publik.....	10
B. Modalitas Hukum Pelayanan Publik.....	12
C. Modalitas Non-Hukum Pelayanan Publik.....	20
<b>BAB III ALUR PROSES POTENSI MALADMINISTRASI.....</b>	<b>22</b>
A. Alur Proses Layanan Secara Formal.....	22
B. Potensi Maladministrasi.....	28
<b>BAB IV DATA PENELITIAN.....</b>	<b>39</b>
A. <i>Focus Group Discussion</i> (Diskusi Terfokus).....	39
B. Implementasi Kebijakan di Daerah.....	44
<b>BAB V KENDALA PENGELOLAAN FASILITAS KESELAMATAN DI     PERLINTASAN SEBIDANG.....</b>	<b>57</b>
<b>BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>64</b>
A. Kesimpulan.....	64
B. Saran.....	65
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>66</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>.....</b>

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Pulau Jawa merupakan salah satu Pulau di Indonesia dengan populasi penduduk terpadat di Indonesia, dengan luas sekitar 126.700 km<sup>2</sup>. Pulau Jawa secara administratif terbagi menjadi 6 (enam) provinsi, yaitu Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Banten, Jawa Barat, Jawa Tengah, Daerah Istimewa Yogyakarta, dan Jawa Timur. Padatnya penduduk di Pulau Jawa berbanding lurus dengan kemudahan warga dalam mendapatkan akses pelayanan publik.

Bertambahnya jumlah penduduk, mengakibatkan semakin meningkatnya kebutuhan luasan lahan yang digunakan sebagai lahan hunian bagi penduduk. Hal ini berimbas kepada percepatan pertumbuhan perumahan di tingkat kota. Kota yang semakin sesak memaksa pembangunan perumahan bergeser ke daerah pinggir kota.

Dalam perkembangannya, pertumbuhan perumahan di pinggir kota kemudian memaksa masuk ke kabupaten/kota lainnya yang semula berfungsi sebagai kota penyangga. Hal ini berakibat pada kebutuhan penduduk akan pentingnya moda transportasi yang berfungsi memindahkan penduduk dari tempat tinggal menuju ke tempat kerja atau aktivitas sehari-hari.

Moda transportasi yang murah, mudah, cepat dan aman adalah jenis transportasi yang dicari dan menjadi kebutuhan yang mendasar bagi masyarakat urban atau pengelaju. Mengakomodir kebutuhan masyarakat dalam hal transportasi tersebut, Pemerintah melakukan pembangunan jalan. Tidak hanya jalan arteri tetapi juga dengan membangun jalan bebas hambatan (tol). Itu pun dirasa belum cukup untuk memenuhi kebutuhan mobilisasi masyarakat dalam jumlah yang besar dan dalam waktu yang singkat.

Bahwa perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi dalam sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara massal dan keunggulan tersendiri. Maka Pemerintah juga mengupayakan pembangunan kereta cepat antar kota, kereta rel listrik untuk daerah penyangga, monorail untuk kebutuhan transportasi perkotaan bahkan masih dirasa perlu untuk membangun kereta api ringan/LRT untuk mengurangi kemacetan di dalam kota.

Seiring meningkatnya perjalanan orang dalam memenuhi kebutuhannya, maka meningkat pula jumlah kendaraan yang hilir mudik. Baik kendaraan yang menggunakan jalan raya maupun kendaraan yang berbasis rel. Hal tersebut menciptakan masalah tersendiri, ketika dua moda transportasi tersebut berpotongan dalam satu bidang yang sama, maka potensi untuk terjadinya kecelakaan akan sangat tinggi. Begitu juga dengan bangkitan kemacetan yang ditimbulkan. Karena padatnya perjalanan kereta api berbanding lurus dengan peningkatan jumlah kendaraan bermotor di jalan raya.

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah penumpang yang menggunakan moda transportasi kereta api pada tahun 2006 – 2015 tercatat sebanyak 4,3 Milyar jiwa. Jika dibandingkan dengan jenis transportasi darat lain, kereta api memiliki kelebihan, seperti jarak tempuh yang lebih singkat, biaya yang masih terjangkau, serta kemudahan akses masyarakat di daerah, khususnya daerah di Pulau Jawa, dalam menjangkau stasiun kereta api terdekat.

Disamping itu, sesuai dengan data dari Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan Republik Indonesia pada tahun 2004 hingga 2013, total kecelakaan kereta api mencapai 757 kasus. Sedangkan pada tahun 2014-2015, jumlah kecelakaan kereta api sebanyak 96 kecelakaan dengan korban 101 jiwa.<sup>1</sup> Penyebab tingginya kecelakaan kereta api merupakan akumulasi dari banyak faktor, diantaranya masalah regulasi, manajemen, kondisi prasarana & sarana. Cukup tingginya korban jiwa dan kerugian sosial ekonomi akibat kecelakaan kereta api menyebabkan citra pelayanan dan manajemen perkeretaapian menurun. Kinerja keselamatan semakin menjadi tuntutan dan perhatian sehingga perlu dioptimalkan.

Angka kecelakaan di perlintasan kereta api mengalami peningkatan dari tahun 2014 sampai 2015. Begitu pula korban tewas akibat kecerobohan menerobos palang pintu juga meningkat. Sebagaimana dikutip dari situs [surabaya.tribunnews.com](http://surabaya.tribunnews.com) tanggal 30 Desember 2015, kecelakaan di perlintasan di Jawa Timur selama tahun 2015 mencapai 23 kasus dan 2014 hanya 15 kasus. Jumlah kasus ini mengalami tren kenaikan 21,05 persen. Korban tewas dalam kecelakaan mencapai 15 orang dan tahun 2014 sebanyak 13 orang atau trennya naik 15,38 persen.<sup>2</sup>

Di wilayah Bandung Raya, sedikitnya 10 orang telah menjadi korban kecelakaan di perlintasan kereta api. Diantaranya, insiden maut tersebut terjadi di perlintasan rel kereta

---

<sup>1</sup> [www.kompas.com](http://www.kompas.com), 7 Desember 2015

<sup>2</sup> Angka Kecelakaan di Perlintasan KA Meningkat, <http://surabaya.tribunnews.com/2015/12/30/angka-kecelakaan-di-perlintasan-ka-meningkat>, 30 Desember 2015.

di Jalan Cicukang, RT 3 RW 7, Kecamatan Cicendo, Kota Bandung pada Jumat, 15 Januari 2016 sekitar pukul 12.00 WIB. Empat orang menjadi korban dalam kejadian itu, yaitu L. Pamunggar (14), Siti Hafsa Hanifah (14), Rezeki Dwi (15) dan Alderi Fadilah (13) yang kemudian diketahui sebagai murid di SMPN 41 Bandung. Sinta Nurendah (15) tewas seketika setelah tersambar kereta api yang melintas di daerah Padasuka, Kota Cimahi, Jabar. Siswi SMP PGRI 1 Cimahi itu menerobos perlintasan tanpa palang pintu otomatis saat mengendarai sepeda motor. Sama halnya dengan Sharly Damopoli (37) yang tewas tertabrak kereta api saat asyik menggunakan telepon genggam sambil duduk di bantalan rel yang juga terjadi di Cimahi pada Jumat 22 Juli 2016 petang. Kinanti (19) dan Mega (23) pun mengalami hal yang sama. Mereka ditemukan meninggal dunia di perlintasan kota Cimahi, pada Selasa, 26 Juli 2016 sekitar pukul 22.00 WIB. Lalu seorang pria bernama Edwar Taqwa Napitulu (35) juga ditemukan tewas usai tertabrak kereta api lokal di Jembatan Empat, Kelurahan Kebonwaru, Kecamatan Batununggal, Kota Bandung pada Minggu, 31 Juli 2016. Dicky (38), Satpam yang menjaga gerbang Stasiun Cikudapateuh tertabrak kereta api Mutiara Selatan jurusan Surabaya-Bandung yang melaju dari arah timur ke barat di perlintasan kereta api Cikudapateuh, Kelurahan Kebonpisang, Kecamatan Sumur Bandung, Kota Bandung pada Senin, 22 Agustus 2016.<sup>3</sup>

Masalah keselamatan moda transportasi tersebut tidak hanya berfokus pada para penumpang kereta api tetapi juga para pengguna jalan lainnya. Hal ini diduga terjadi karena masih minimnya fasilitas pengelolaan keselamatan seperti misalnya palang pintu perlintasan kereta api di seluruh Indonesia, khususnya Pulau Jawa. Selain itu, perlintasan sebidang antara rel kereta api dan jalan raya juga tidak dijaga oleh petugas juga merupakan salah satu faktor penyebab tingginya kecelakaan kereta api di Indonesia.

Tingginya angka kecelakaan di perlintasan sebidang menimbulkan kerugian jiwa maupun materi. Selain itu dilain pihak kerugian juga dialami oleh para pengguna lalu-lintas di jalan raya yaitu gangguan berupa tundaan (*delay*) yang menimbulkan kerugian cukup besar bagi pengguna jalan raya, baik kerugian akibat bertambahnya waktu perjalanan yang ditempuh oleh pengguna jalan raya dimana kendaraannya akan berhenti sehingga menimbulkan antrian kendaraan di pintu perlintasan sebidang maupun kenyamanan pengguna jalan raya dalam berlalu lintas akibat perubahan geometrik jalan yang diakibatkan oleh rel kereta api. Untuk itu perlu dilakukan evaluasi terhadap kondisi

---

<sup>3</sup> <http://www.pikiran-rakyat.com/jawa-barat/2016/08/23/10-orang-jadi-korban-kecelakaan-perlintasan-ka-di-bandung-raya-378050>, 10 Orang Jadi Korban Kecelakaan Perlintasan Kereta Api di Bandung Raya, 23 Agustus 2016.

rambu, marka sistem peringatan di pintu perlintasan sebidang agar berkurangnya kemungkinan terjadinya kecelakaan di pintu perlintasan sebidang.

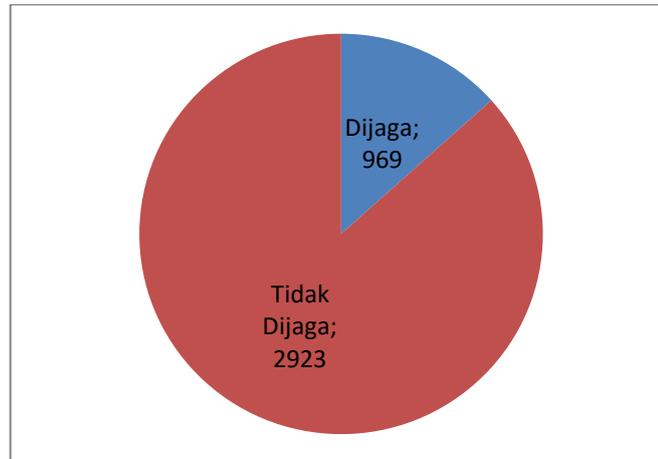


Diagram 1 Jumlah Perlintasan Sebidang Resmi Di Pulau Jawa Tahun 2013

Sumber : <http://www.suamerdeka.com>

Menurut Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, tercatat bahwa terdapat 3.892 perlintasan sebidang yang resmi di Pulau Jawa. Adapun pintu perlintasan yang dijaga yaitu sebanyak 969, sisanya sebanyak 2.923 pintu perlintasan tidak dijaga. Hal ini terjadi karena tingginya kebutuhan transportasi yang tidak diimbangi dengan kemampuan untuk menata infrastruktur jalan yang berorientasi pada keselamatan (*safety oriented*).

Jumlah perlintasan liar tersebut kemungkinan akan bertambah seiring dengan semakin bertambahnya jumlah wilayah pemukiman di sepanjang sepadan jalan rel kereta api. Berdasarkan Pasal 94 Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, yang menyatakan bahwa perlintasan sebidang yang tidak mempunyai izin harus ditutup dan dilakukan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah, pada kenyataannya tidak banyak Pemerintah Daerah yang "berani" menutup perlintasan liar tersebut. Hal tersebut berkaitan dengan faktor anggaran dan dampak sosial ekonomi yang akan ditimbulkan jika perlintasan sebidang kereta api ditutup.

Berdasarkan uraian permasalahan diatas, upaya Pemerintah dalam melakukan pembenahan pengelolaan fasilitas keselamatan pada perlintasan sebidang tampaknya belum optimal. Oleh karena itu, Ombudsman Republik Indonesia, yang selanjutnya disebut Ombudsman, melakukan kajian sistemik mengenai pengelolaan fasilitas keselamatan perkeretaapian pada jalur perlintasan sebidang di Pulau Jawa.

## **B. FOKUS KAJIAN**

Fokus kajian dari penelitian ini mencakup 3 (tiga) hal yaitu :

1. Permasalahan apa saja yang timbul berkenaan dengan peraturan dan kebijakan terkait pengelolaan fasilitas keselamatan kereta api pada perlintasan sebidang?
2. Bagaimana implementasi kebijakan pengelolaan fasilitas keselamatan kereta api pada perlintasan sebidang di daerah?
3. Apa saja kendala yang dihadapi di lapangan dalam implementasi kebijakan terkait pengelolaan fasilitas keselamatan kereta api pada perlintasan sebidang?

Adapun tempat penelitian difokuskan pada 4 (empat) provinsi di Pulau Jawa yang dilalui jalur kereta api, yaitu : Provinsi Jawa Barat, Provinsi Jawa Tengah, Provinsi Jawa Timur, dan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

## **C. TUJUAN KAJIAN**

Adapun tujuan dari kajian ini adalah untuk mendapatkan dan memberikan saran perbaikan dan/atau rekomendasi mengenai :

1. Potret Permasalahan yang timbul terkait perlintasan sebidang kereta api khususnya terkait pengelolaan fasilitas keselamatan;
2. Implementasi kebijakan pengelolaan fasilitas keselamatan kereta api pada perlintasan sebidang di daerah;
3. Kendala yang dihadapi oleh Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan PT. Kereta Api Indonesia (PT. KAI) di lapangan dalam implementasi kebijakan sarana dan prasarana fasilitas keselamatan perkeretaapian pada jalur perlintasan sebidang di Pulau Jawa.

## **D. SIGNIFIKANSI KAJIAN**

Dengan tercapainya tujuan kajian tersebut, maka kajian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

- a) Bagi Pemerintah Pusat, hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan pengambilan keputusan dan/atau kebijakan di tingkat pusat, terutama dalam rangka mengembangkan dan mendukung transportasi umum khususnya kereta api;
- b) Bagi Pemerintah Daerah, hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan pengambilan keputusan dan/atau kebijakan di tingkat provinsi atau

- kabupaten/kota, terutama dalam rangka mengembangkan dan mendukung transportasi umum khususnya kereta api. Selain itu, kajian ini dapat digunakan sebagai bahan koordinasi antara Pemerintah Daerah dengan Pemerintah Pusat dan PT. KAI khususnya mengenai pengelolaan perlintasan sebidang;
- c) Bagi PT. KAI , kajian ini dapat mempermudah dan memperlancar tugas PT. KAI dalam menyelenggarakan perjalanan kereta api di Indonesia, khususnya pada jalur perlintasan sebidang;
  - d) Bagi Ombudsman, kajian ini dapat dijadikan sebagai bahan masukan/saran perbaikan kepada Pemerintah dalam pengelolaan perlintasan sebidang serta menambah pengetahuan, khususnya dalam menangani laporan masyarakat yang terkait pengelolaan fasilitas keselamatan kereta api pada perlintasan sebidang.

## **E. METODE**

Menurut Furchan (2007), metode penelitian merupakan strategi umum yang dianut dalam pengumpulan dan analisis data yang diperlukan untuk menjawab persoalan yang dihadapi. Dengan kata lain, metode penelitian merupakan suatu cara yang harus dilakukan peneliti melalui serangkaian prosedur dan tahapan dalam melaksanakan kegiatan penelitian dengan tujuan memecahkan masalah atau mencari jawaban terhadap suatu masalah. Penelitian pada hakikatnya merupakan penerapan pendekatan ilmiah pada pengkajian suatu masalah<sup>4</sup>.

Dalam melaksanakan kajian, Ombudsman menggunakan metode yang dapat membantu dalam hal mencapai hasil yang diharapkan. Metode yang digunakan dalam kajian ini adalah deskriptif kualitatif dengan cara:

### **1. Kajian kebijakan;**

Kajian kebijakan dilakukan dengan mengkaji peraturan-peraturan khususnya terkait perlintasan sebidang kereta api yang selanjutnya dianalisis dalam kaitannya dengan fokus kajian. Kiranya dari hasil analisis peraturan dan kebijakan dapat memberikan Ombudsman gambaran mengenai kewenangan-kewenangan yang dimiliki oleh Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan PT. KAI dalam mengelola perlintasan sebidang. Selain itu, dengan adanya analisis kebijakan tersebut, diharapkan dapat memberikan gambaran potret secara komprehensif mengenai hak dan kewajiban

---

<sup>4</sup> Furchan. 2007. [elib.unikom.ac.id/download.php?id=191454](http://elib.unikom.ac.id/download.php?id=191454)

serta koordinasi masing-masing stakeholder dalam pengelolaan perlintasan sebidang kereta api.

## 2. Wawancara

### a. Focus Group Discussion

FGD (*Focus Group Discussion*) merupakan kegiatan diskusi terbatas yang melibatkan narasumber dan pihak terkait guna memberikan masukan atas kajian yang Ombudsman lakukan. Adapun kegiatan ini akan dilakukan sebanyak 2 (dua) kali yaitu sebelum dan setelah dilakukan investigasi ke lapangan. FGD yang dilakukan sebelum dilakukan investigasi ke lapangan bertujuan untuk memperoleh gambaran permasalahan dari sisi pengambil kebijakan di tingkat pusat dan memperoleh penjelasan mengenai upaya-upaya apa saja yang telah dilakukan oleh Pemerintah Pusat dan PT. KAI dalam mengelola perlintasan sebidang kereta api.

Sedangkan FGD yang kedua dilakukan pada saat setelah penyusunan laporan sementara. Hal ini bertujuan untuk menyampaikan hasil sementara kepada instansi terkait sekaligus mengumpulkan informasi untuk menyempurnakan hasil kajian.

### b. Pertemuan dengan Pemerintah Daerah dan PT. KAI pada Daerah Operasional

Selain melalui diskusi terfokus pada awal pelaksanaan kajian, Ombudsman juga melakukan wawancara kepada para pemangku kepentingan di tingkat daerah, yang meliputi Kabupaten Karawang, Kota Cirebon, Kabupaten Cirebon, Kota Semarang, Kabupaten Demak, Kabupaten Tegal, Kota Yogyakarta, Kabupaten Bantul, Kabupaten Sleman, Provinsi Jawa Timur, Kota Surabaya dan Kota Malang.

## 3. Observasi

Observasi merupakan salah satu metode pengumpulan data untuk memperoleh gambaran kondisi yang riil atas permasalahan perlintasan sebidang di daerah. Ombudsman melakukan observasi pada 4 (empat) provinsi yaitu Provinsi Jawa Barat, Provinsi Jawa Tengah, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, dan Provinsi Jawa Timur dengan pertimbangan tingginya frekuensi perjalanan kereta api pada keempat lokasi.

Di Provinsi Jawa Barat, observasi dilakukan di Kota Cirebon, Kabupaten Cirebon, dan Kabupaten Karawang. Di Provinsi Jawa Tengah dilakukan di Kota Semarang, Kabupaten Tegal, dan Kabupaten Demak. Di Provinsi Jawa Timur, dilakukan di Kota Surabaya dan Kota Malang. Dan untuk Provinsi Daerah Instimewa Yogyakarta, observasi dilakukan di Kota Yogyakarta, Kabupaten Bantul, dan Kabupaten Sleman.

## F. PEMBABAKAN

Sesuai dengan Keputusan Ketua Ombudsman Nomor 118/ORI-SK/IX/2016 tentang Pembentukan Tim Systemic Review (Kajian Sistemik) mengenai Pengelolaan Fasilitas Keselamatan Perkeretaapian Pada Perlintasan Sebidang di Pulau Jawa, bahwa Tim diberikan waktu untuk mengerjakan kajian ini yaitu selama 4 (empat) bulan, terhitung sejak Bulan September 2016 sampai dengan Desember 2016. Adapun masing-masing tahapannya meliputi Perencanaan, Pelaksanaan, dan Pelaporan.

Tahapan	Kegiatan	September				Oktober				November					Des
		M1	M2	M3	M4	M1	M2	M3	M4	M1	M2	M3	M4	M5	M1
Perencanaan	Perumusan masalah dan penyusunan TOR Kajian Sistemik														
	Kajian data sekunder dan penyusunan Instrumen														
Pelaksanaan	Persiapan Teknis Pertemuan dengan Kemenhub dan PT KAI serta Turun Lapangan Jawa Tengah														
	Pertemuan dengan pihak terkait (Kemenhub, PT. KAI, dan KNKT)														
	Pengumpulan data lapangan (Jawa Tengah)														
	Persiapan teknis turun lapangan DI Yogyakarta														
	Persiapan teknis turun lapangan Jawa Barat dan Jawa Timur														
	Pengumpulan data lapangan (DI Yogyakarta)														



## **BAB II**

### **KAJIAN NORMATIF TERHADAP FASILITAS KESELAMATAN PADA PERLINTASAN SEBIDANG**

#### **A. RUANG LINGKUP PELAYANAN PUBLIK**

Penelitian ini difokuskan pada ketersediaan fasilitas keselamatan pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan raya. Ada sejumlah variabel yang berhubungan dengan penyediaan dan pengelolaan fasilitas ini, antara lain: Bagaimana Undang-undang dan/atau kebijakan lain yang mengatur; Siapa saja yang terlibat atau berwenang dalam penyediaan dan pengelolannya; serta kendala apa saja yang dihadapi.

Dalam Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, perkeretaapian didefinisikan sebagai satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api. Sedangkan kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.

Prasarana perkeretaapian adalah jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan. Penyelenggara prasarana perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian. Penyelenggara ini merupakan badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum. Namun sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 56 tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian Pasal 175 ayat (1), "*dalam hal tidak ada Badan Usaha yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41, Pemerintah atau pemerintah daerah dapat menyelenggarakan prasarana perkeretaapian*".

Oleh karena itu, sehubungan dengan belum adanya badan usaha sebagai penyelenggara prasarana sebagaimana dimaksud, maka hingga saat ini penyelenggara prasarana di Indonesia adalah Pemerintah, dalam hal ini Kementerian Perhubungan RI, atau lebih teknis ditanggungjawabkan oleh Direktur Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI. Dalam hal pelaksanaannya, yang menjalankan fungsi penyelenggaraan adalah badan usaha yang secara teknis ditugasi sebagaimana dalam ayat (2) peraturan tersebut, yakni PT. KAI.

Perlintasan kereta api sebidang adalah perpotongan antara jalur kereta api dengan bangunan lain (pada umumnya jalan raya) yang dibuat sebidang. Pada perlintasan sebidang inilah kerap terjadi kecelakaan, sehingga diperlukan adanya fasilitas pengaman yang dapat menjamin keselamatan kereta api maupun pengguna jalan sebagai penerima pelayanan transportasi.

Salah satu fasilitas keselamatan pada perlintasan sebidang adalah palang pintu yang dijaga oleh petugas yang kompeten. Fasilitas ini termasuk ke dalam prasarana perkeretaapian.<sup>5</sup> Oleh karena itu, pihak yang seharusnya menyediakan dan memelihara adalah penyelenggara prasarana. Pada tataran implementasi hal ini masih menjadi perdebatan antar instansi dan belum ada kesamaan pemahaman mengenai siapa yang bertanggung jawab dalam hal ini.

Sejatinya aspek ini merupakan salah satu bentuk pelayanan publik yang wajib disediakan kepada masyarakat karena menyangkut keselamatan banyak orang. Hal ini sejalan dengan amanat Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik Pasal 15 huruf e yang menyatakan bahwa "*penyelenggara pelayanan publik berkewajiban memberikan pelayanan yang berkualitas sesuai dengan asas penyelenggaraan pelayanan publik.*" Jika tidak segera dibenahi, jumlah angka kecelakaan akan semakin meningkat serta mengganggu kelancaran berlalu lintas, khususnya di kota-kota dengan jumlah pengguna kendaraan yang tinggi.

Berdasarkan uraian tersebut, penyediaan fasilitas keselamatan pada perlintasan sebidang antara kereta api dengan jalan raya termasuk dalam lingkup pelayanan barang oleh instansi pemerintah yang sebagian atau seluruh dananya bersumber dari anggaran pendapatan dan belanja negara dan/atau anggaran pendapatan dan belanja daerah.

Adapun aturan dan kebijakan hukum yang digunakan sebagai dasar untuk melakukan kajian ini, antara lain:

1. Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian;
2. Undang-undang Nomor 37 Tahun 2008 tentang Ombudsman Republik Indonesia;
3. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
4. Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik;
5. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian;

---

<sup>5</sup> Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian

6. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 10 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Peralatan Persinyalan Perkeretaapian;
7. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan Antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain;
8. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian.

## **B. MODALITAS HUKUM PELAYANAN PUBLIK**

Bagian ini akan membahas tentang kebijakan-kebijakan yang mengatur penyediaan dan pengoperasian perlintasan sebidang. Oleh karena itu, ada 2 (dua) hal yang menjadi subjek kajian, yaitu instansi atau pihak yang berkaitan dengan pembuat perlintasan dan pengguna layanan yakni masyarakat.

### **1. Penyedia Perlintasan**

Prasarana perkeretaapian berupa perlintasan sebidang sebenarnya diharapkan tidak ada lagi atau dibuat seminimal mungkin. Hal ini diatur dalam Pasal 91 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. "*Perpotongan antara jalur kereta api dan jalan dibuat tidak sebidang.*" Juga ditegaskan dalam aturan turunannya, yakni pada Pasal 75 Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian menyatakan bahwa "*Perpotongan jalur kereta api dengan jalan dibuat tidak sebidang.*"

Karena kondisi geografis dan faktor lainnya, maka tidak mudah untuk menghilangkan perlintasan sebidang di seluruh wilayah di Indonesia. Oleh karena itu untuk kondisi dimaksud, perlintasan sebidang diizinkan dengan ketentuan-ketentuan yang mengikat antara lain :

- a. Pasal 91 ayat (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian "*Pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya dapat dilakukan dengan tetap menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dan lalu lintas jalan.*"
- b. Pasal 77 Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian  
*(1) Perpotongan sebidang hanya dapat dilakukan apabila:*
  - a. *letak geografis yang tidak memungkinkan membangun perpotongan tidak sebidang;*

- b. tidak membahayakan dan mengganggu kelancaran operasi kereta api dan lalu lintas jalan; dan*
  - c. pada jalur tunggal dengan frekuensi dan kecepatan kereta api rendah.*
- c. Pengecualian ini diikuti dengan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan dengan tujuan untuk menjamin keselamatan kereta api maupun pengguna jalan raya. Oleh karena itu, dalam Pasal 92 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian dinyatakan bahwa, "*pembangunan jalan jalur kereta api khusus, terusan, saluran air dan/atau prasarana lain yang memerlukan persambungan, dan perpotongan dan/atau persinggungan dengan jalur kereta api umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 91 ayat (2) harus dilaksanakan dengan ketentuan untuk kepentingan umum dan tidak membahayakan keselamatan perjalanan kereta api.*" Dalam rangka pengendalian dan pengawasannya, pembangunan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib mendapat izin dari pemilik prasarana perkeretaapian. Dalam hal ini, pemilik prasarana perkeretaapian di Indonesia adalah Pemerintah, yakni Menteri Perhubungan RI.

Lebih lanjut mengenai pengadaan perlintasan sebidang ini diatur dalam Pasal 77 ayat (2) dan (3) Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian :

- (2) Untuk menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dan lalu lintas jalan, perpotongan sebidang harus memenuhi persyaratan:*
  - a. memenuhi pandangan bebas masinis dan pengguna lalu lintas jalan;*
  - b. dilengkapi rambu-rambu lalu lintas jalan dan peralatan persinyalan;*
  - c. dibatasi hanya pada jalan kelas III (tiga); dan*
  - d. memenuhi standar spesifikasi teknis perpotongan sebidang yang ditetapkan oleh Menteri.*
- (3) Perpotongan sebidang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bersifat sementara dan harus dibuat menjadi perpotongan tidak sebidang apabila:*
  - a. salah satu persyaratan pada ayat (2) tidak dipenuhi;*
  - b. frekuensi dan kecepatan kereta api tinggi; dan/atau*
  - c. frekuensi dan kecepatan lalu lintas jalan tinggi.*

Aturan ini kemudian ditindaklanjuti dengan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan Antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain. Dalam Pasal 3 disebutkan:

- (1) *Perlindungan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dibuat tidak sebidang, kecuali kecuali bersifat sementara dalam hal:*
- a. *letak geografis yang tidak memungkinkan membangun perlindungan tidak sebidang;*
  - b. *tidak membahayakan dan mengganggu kelancaran operasi kereta api dan lalu lintas di jalan;*
  - c. *pada jalur tunggal dengan frekuensi dan kecepatan kereta api rendah.*
- (2) *Pengecualian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus mendapat izin dari Direktur Jenderal untuk jangka waktu 1 (satu) tahun dan dapat diperpanjang sampai 2 (dua) kali*

Lebih teknis mengenai pembangunan perlindungan sebidang diatur dalam Pasal 4 :

*Perlindungan sebidang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) ditetapkan dengan ketentuan:*

- a. *Kecepatan kereta api yang melintas pada perlindungan kurang dari 60 km/jam;*
- b. *Selang waktu antara kereta api satu dengan yang berikutnya (headway) yang melintas pada lokasi tersebut minimal 30 (tiga puluh) menit;*
- c. *Jalan yang melintas adalah jalan kelas III;*
- d. *Jarak perlindungan yang satu dengan yang lainnya pada satu jalur tidak kurang dari 800 meter;*
- e. *Tidak terletak pada lengkungan jalur kereta api jalur kereta api atau jalan;*
- f. *Jarak pandang bebas bagi masinis kereta api minimal 500 meter maupun pengendara kendaraan bermotor dengan jarak minimal 150 meter.*

Berdasarkan kebijakan ini, tampak bahwa pembangunan perlindungan sebidang bukan hal yang mudah karena harus mempertimbangkan banyak faktor yang harus dijadikan sebagai acuan oleh Direktur Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI dalam menerbitkan izin.

Apabila pembangunan perlindungan yang diajukan sudah mendapatkan izin, segala resiko yang kemudian timbul akibat pembangunan tersebut menjadi tanggung jawab pemegang izin. Kewajiban-kewajiban tersebut terdapat pada Pasal 92 ayat (3) Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang menyatakan: "*Pembangunan, pengoperasian, perawatan, dan keselamatan perpotongan antara jalur kereta api dan jalan menjadi tanggung jawab pemegang izin*".

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan Antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain, hal ini kembali dijelaskan pada Pasal 11:

- (1) Perpotongan atau persinggungan dengan jalur kereta api harus mendapat izin dari Direktur Jenderal;*
- (2) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan dengan mempertimbangkan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional, Rencana Tata Ruang dan telah memenuhi persyaratan teknis yang diatur dalam Peraturan ini;*
- (3) Perolehan izin sebagaimana dimaksud pada ayat (2) menjadi kewajiban badan hukum atau instansi yang membuat perpotongan dan/atau persinggungan.*

Dengan kata lain, setiap orang atau pihak yang bermaksud membangun perlintasan sebidang pada jalur kereta api, harus terlebih dahulu mengajukan izin kepada pemilik prasarana perkeretaapian. Misalnya, jika Pemerintah Daerah tertentu ingin membuka perlintasan pada jalur kereta api yang ada di wilayahnya, harus terlebih dahulu mengajukan izin kepada Menteri Perhubungan RI dalam hal ini Direktur Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI. Apabila izin telah diberikan, tanggung jawab terhadap perlintasan itu sepenuhnya dikenakan kepada Pemerintah Daerah yang membangunnya.

Sesuai dengan Pasal 12 Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan Antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain, untuk memperoleh izin pembangunan perlintasan sebidang, pemohon harus mengajukan permohonan secara tertulis dengan dilengkapi:

- a. Jenis perpotongan atau persinggungan yang akan digunakan;*
- b. Gambar lokasi;*
- c. Gambar teknis;*
- d. Sistem pengamanan yang digunakan;*
- e. Metode kerja yang digunakan;*
- f. Analisis mengenai dampak lingkungan;*
- g. Rekomendasi dari pemerintah daerah terkait dengan rencana tata ruang;*
- h. Izin prinsip dari penyelenggara prasarana perkeretaapian; dan*
- i. Analisis mengenai dampak lalu lintas jalan untuk perlintasan dan operasi kereta api.*

Direktur Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI akan memproses permohonan dengan mempertimbangkan kelengkapan dokumen serta persyaratan teknis yang diwajibkan. Permohonan tersebut wajib diproses untuk ditolak atau disetujui.

Sebagaimana disampaikan di awal, pembangunan perlintasan sebidang harus diikuti dengan kewajiban-kewajibanyang dapat menjamin keselamatan pengguna kereta api maupun pengguna jalan/ kendaraan.

Pasal 6 ayat (2) dan (3) Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan Antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lainmenetapkan bahwa fasilitas yang harus disediakan pada perlintasan sebidang oleh pemohon.

*(2) Perlintasan sebidang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dilengkapi dengan:*

*a. Rambu, marka dan alat pemberi isyarat lalu lintas; dan*

*b. Petugas penjaga pintu perlintasan;*

*(3) Rambu, marka, alat pemberi isyarat lalu lintas, dan petugas penjaga pintu perlintasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) sesuai peraturan yang berlaku.*

Dalam peraturan ini, tidak disebutkan dengan jelas bahwa pintu perlintasan merupakan salah satu fasilitas pengamanan yang wajib disediakan. Padahal, sebagaimana latar belakang kajian ini, banyaknya kecelakaan pada perlintasan sebidang pada umumnya terjadi karena tidak adanya palang pintu dan penjaga lintasan. Dalam SK Dirjen SK.770/KA.401/DRJD/2005 tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan dengan Jalur Kereta Api disebutkan bahwa perlintasan sebidang antara jalan dengan jalur kereta api terdiri dari perlintasan sebidang yang dilengkapi dengan pintu otomatis atau tidak otomatis dan perlintasan sebidang yang tidak dilengkapi pintu. Kebijakan ini seolah-olah hendak melegalkan adanya perlintasan sebidang tanpa palang pintu. Namun jika memperhatikan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan Antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain di atas, adanya kewajiban untuk menyediakan petugas penjaga pintu perlintasan dapat dimaknai sebagai kewajiban untuk menyediakan pintu perlintasan juga.

Namun setelah diterbitkannya Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian, palang pintu sebagai fasilitas keselamatan secara eksplisit disebutkan. Pasal 24 ayat (6) dan (7) berbunyi:

*(6) Dalam hal perpotongan antara jalur kereta api dengan jalan belum dapat dibuat tidak sebidang, harus dilengkapi dengan:*

- a. Rambu, marka dan alat pemberi isyarat lalu lintas;*
- b. Pintu perlintasan; dan*
- c. Petugas penjaga pintu perlintasan*

*(7) Pembangunan perpotongan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan raya harus memenuhi persyaratan:*

- f. Pada jalur kereta api kecepatan lebih dari 60 km/jam dilengkapi dengan pintu perlintasan dan harus dijaga oleh penjaga pintu perlintasan yang telah bersertifikat;*
- g. Peralatan pintu perlintasan sebagaimana dimaksud huruf f, sekurang-kurangnya harus memenuhi persyaratan teknis peralatan persinyalan perkeretaapian dan memenuhi persyaratan yang meliputi:*
  - 1) Menggunakan palang pintu yang menutup penuh lebar jalan;*
  - 2) Dilengkapi panel pelayanan dan indikator arah kedatangan kereta api, kecuali pintu perlintasan mekanik;*
  - 3) Dilengkapi dengan catu daya utama dan darurat, kecuali pintu perlintasan mekanik;*
  - 4) Dilengkapi peralatan telekomunikasi.*

Pada ayat (6) dan (7) huruf f Peraturan Menteri Perhubungan RI diatas menyebutkan bahwa penyediaan palang pintu pada perlintasan sebidang adalah hal yang wajib dilaksanakan. Kesanggupan pemohon untuk menyediakan fasilitas ini menjadi salah satu pertimbangan Direktur Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI dalam memberikan izin.

Sebaliknya, jika ada perlintasan sebidang yang dibuat tanpa izin, maka sesuai dengan ketentuan pada Pasal 94 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, perlintasan tersebut harus ditutup:

- (1) Untuk keselamatan perjalanan kereta api dan pemakai jalan, perlintasan sebidang yang tidak mempunyai izin harus ditutup;*
- (2) Penutupan perlintasan sebidang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah.*

Dalam terminologi instansi yang membidangi perkeretaapian, perlintasan yang tidak memiliki izin ini disebut sebagai perlintasan tidak resmi. Dan dalam hal ini, Pemerintah atau Pemerintah Daerah setempat wajib menutupnya demi alasan keselamatan.

Meskipun resmi/memiliki izin, perlintasan tersebut tetap harus dievaluasi secara berkala sebagaimana termuat dalam Pasal 79 Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian:

- (1) Menteri, gubernur, atau bupati/walikota sesuai kewenangannya melakukan evaluasi secara berkala terhadap perpotongan sebidang;*
- (2) Berdasarkan hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Menteri yang membidangi urusan jalan, Gubernur, atau Bupati/Walikota dapat menutup perpotongan sebidang.*

Terkait evaluasi terhadap keberadaan perlintasan sebidang memang tidak ditemukan aturan baku mengenai mekanisme dan prosedurnya. Akibatnya, aturan ini menimbulkan persepsi yang berbeda pada setiap pemangku kepentingan.

Selain yang disebutkan diatas, kewajiban penyelenggara prasarana perkeretaapian adalah menyediakan Sumber Daya Manusia yang kompeten. Dalam kajian ini, yang difokuskan adalah SDM yang bertugas sebagai penjaga pintu perlintasan. Dalam Pasal 24 ayat (6) butir b Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian, perlintasan sebidang harus dilengkapi dengan penjaga pintu perlintasan. Selanjutnya pada ayat (7) huruf f dinyatakan bahwa pada jalur kereta api kecepatan lebih dari 60 km/jam dilengkapi dengan pintu perlintasan dan harus dijaga oleh penjaga pintu perlintasan yang telah bersertifikat.

Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan Antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain mengatur mengenai keberadaan perlintasan sebidang yang sudah ada sebelum peraturan tersebut dibuat. Dalam Pasal 19 dan 20 disebutkan bahwa perlintasan sebidang yang sudah ada dan telah memiliki izin tetap dapat beroperasi selama 3 (tiga) tahun. Sedangkan yang belum memiliki izin, harus sudah mendapatkan izin paling lama satu tahun. Jika tidak, perpotongan tersebut harus ditutup atau ditiadakan.

Pasal 19:

*"Dengan berlakunya peraturan ini maka perpotongan dan/atau persinggungan yang telah ada dan memiliki izin, tetap dapat beroperasi dengan ketentuan yang*

*diatur dalam waktu 3 (tiga) tahun sejak berlakunya Peraturan ini menyesuaikan dengan ketentuan yang diatur dalam peraturan ini."*

## Pasal 20

- (1) Perpotongan dan/atau persinggungan antara jalur kereta api dengan bangunan lain yang pada saat berlakunya peraturan ini telah ada dan belum memiliki izin, selambat-lambatnya dalam waktu 1 (satu) tahun sejak berlakunya Peraturan ini harus sudah mendapatkan izin;*
- (2) Apabila perpotongan dan/atau persinggungan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), tidak diajukan permohonan izinnya atau ditolak, maka perpotongan dan/atau persinggungan tersebut harus ditutup atau ditiadakan.*

## 2. Pengguna Perlintasan

Dalam kaitannya dengan pelayanan publik, seperti yang telah diuraikan di awal, pembangunan perlintasan sebidang ini didasarkan pada kebutuhan publik. Namun pengguna jalan pada perlintasan sebidang tetap harus mendahulukan kereta api, mengingat sifat kereta api yang berkecepatan tinggi dan tidak dapat berhenti seketika layaknya moda transportasi darat lainnya. Ketentuan mengenai hal ini diatur dalam Pasal 124 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian: "*Pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api.*" Dan pada Pasal 78 Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian bahwa "*Untuk melindungi keselamatan dan kelancaran pengoperasian kereta api pada perpotongan sebidang, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api*".

Peraturan ini sejalan dengan Pasal 114 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

*Pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan Jalan, Pengemudi Kendaraan wajib:*

- a) Berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain;*
- b) Mendahulukan kereta api; dan*
- c) memberikan hak utama kepada Kendaraan yang lebih dahulu melintasi rel".*

Selain itu, dalam Pasal 116 ayat (2) huruf e pengemudi yang menggunakan perlintasan sebidang juga diwajibkan memperlambat kendaraannya jika mendekati perlintasan. Hal ini dimaksudkan guna memastikan ada atau tidaknya kereta api yang hendak melintas.

### **C. MODALITAS NON-HUKUM PELAYANAN PUBLIK**

Permasalahan utama pada perlintasan sebidang adalah tingginya angka kecelakaan lalu-lintas antara kendaraan dengan kereta api, terutama pada perlintasan yang tidak berpaling pintu dan tidak dijaga. Mungkin semua pihak sependapat, bahwa kondisi ini adalah masalah yang krusial. Namun untuk membenahinya bukan hal yang mudah karena penanganan yang bersifat lintas instansi.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian membawa sebuah misi untuk meniadakan perlintasan sebidang. Jalan raya yang akan melintas rel kereta api harus dibuat di atas (*flyover*) atau di bawah rel (*underpass*). Kebijakan ini merupakan hal yang baik dan ideal. Namun dalam hal ini pemerintah tidak boleh menutup mata dengan kondisi yang ada. Terdapat banyak perlintasan yang tidak atau belum memungkinkan dibuat tidak sebidang, baik karena faktor anggaran maupun kondisi geografis. Disisi lain, Undang-Undang tentang Perkeretaapian juga memperbolehkan adanya perlintasan sebidang dengan syarat harus didahului dengan izin resmi dan dilengkapi dengan fasilitas yang dapat menjamin keselamatan pengguna, antara lain rambu/marka, palang pintu, dan petugas jaga lintasan yang kompeten.

Dalam rangka pemenuhan syarat tersebut diharapkan adanya kehadiran Negara. Dari sisi regulasi tampaknya semua sudah diakomodasi, mulai dari Undang-Undang hingga Keputusan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI. Demikian pula dari sisi sumber daya manusia maupun dari sisi pendanaan. Sebagai operator, PT. KAI yang tak lain adalah BUMN (artinya ada campur tangan Pemerintah di dalamnya) semestinya memiliki perwakilan di tiap-tiap wilayah daerah operasional. Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI sebagai regulator, setidaknya dalam dua tahun terakhir telah memiliki perwakilan berupa Balai Teknis di tiap wilayah provinsi yang melakukan fungsi pengawasan. Ditambah lagi dengan Pemerintah Daerah dengan berbagai kewenangannya. Namun hal tersebut tidak didukung dengan harmonisasi antar instansi.

Pada umumnya, sektor yang dikelola lintas instansi akan penuh dengan masalah, diantaranya tarik menarik kepentingan atau saling membiarkan. Namun pada kenyataannya kondisi ini tidak dijadikan sebagai bahan evaluasi. Sebagai gambaran bahwa PT. KAI hanya fokus pada pengelolaan Kereta dan sarananya. Kecelakaan di perlintasan dianggap bukan masalah perkeretaapian sepanjang tidak mengganggu perjalanan kereta. Demikian juga pada Pemerintah Daerah, amanat untuk mengevaluasi perlintasan sebidang hampir tidak pernah dilakukan.

Balai Teknik Perkeretaapian tidak melakukan fungsi pengawasannya secara maksimal, karena instansi ini hanya mengumpulkan data dan kajian sehingga tidak memiliki kewenangan untuk mengawasi instansi terkait dalam melakukan tugas pokok dan fungsinya.

Ketika terjadi kecelakaan di perlintasan sebidang, hasil pemeriksaan Kepolisian RI selalu mengarah bahwa kesalahan ada pada pengendara (korban) yang melintas, tanpa melihat pihak atau instansi lain yang lalai dalam penyediaan fasilitas keselamatan. Sebagai contoh, pada kasus kecelakaan yang terjadi di perlintasan sebidang di Desa Brumbung, Kabupaten Demak, Provinsi Jawa Tengah pada tanggal 11 Agustus 2016, Kepolisian Resor Kabupaten Demak dalam pemeriksaannya menyimpulkan bahwa peristiwa tersebut terjadi karena kelalaian pengemudi.<sup>6</sup>

Selain itu masyarakat sebagai pengguna layanan juga belum memperoleh pemahaman tentang tertib berlalu lintas, khususnya saat berada pada perlintasan sebidang. Hal tersebut dapat dilihat masih rendahnya kesadaran masyarakat untuk mematuhi rambu-rambu atau isyarat yang sudah disediakan. Kondisi ini sudah lama terjadi, jika masalahnya tidak diselesaikan maka permasalahan ini akan terus berulang.

---

<sup>6</sup> Berdasarkan hasil wawancara Tim Ombudsman RI dengan pihak Polres Demak pada tanggal 31 Agustus 2016

## **BAB III**

### **ALUR PROSES POTENSI MALADMINISTRASI**

#### **A. ALUR PROSES LAYANAN SECARA FORMAL**

PT. KAI adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum sekaligus sebagai operator kereta api di Indonesia. Namun, sebagaimana dijelaskan pada Bab II, terdapat beberapa peraturan dan kebijakan mengenai perkeretaapian yang melibatkan banyak pihak dalam pengelolaan perkeretaapian di Indonesia selain PT. KAI, antara lain Pemerintah Pusat melalui Kementerian Perhubungan RI, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kota dan/atau Pemerintah Kabupaten, dan Balai Teknik Perkeretaapian.

Dengan banyaknya pihak yang turut serta dalam pengelolaan perkeretaapian, maka terdapat potensi maladministrasi baik pada tahap perencanaan, tahap pelaksanaan, dan tahap evaluasi.

##### **1. Tahap Perencanaan**

Menurut ketentuan Pasal 75 Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, dengan tegas mengatur bahwa perpotongan jalur kereta api dengan jalan dibuat tidak sebidang, meskipun pada Pasal 77 ayat (1) dan (2) Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 dan Pasal 3 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Peraturan Menteri Perhubungan RI 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan Antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain, terdapat pengecualian dalam pembangunan perlintasan sebidang yaitu :

(1) *Perpotongan sebidang hanya dapat dilakukan apabila :*

- a. Letak geografis yang tidak memungkinkan membangun perpotongan tidak sebidang;*
- b. Tidak membahayakan dan mengganggu kelancaran operasi kereta api dan lalu lintas jalan, dan;*
- c. Berada pada jalur tunggal dengan frekuensi dan kecepatan rendah.*

(2) *perpotongan sebidang harus memenuhi persyaratan :*

- a. Memenuhi pandangan bebas masinis dan pengguna lalu lintas jalan;*
- b. Dilengkapi rambu-rambu lalu lintas jalan dan peralatan persinyalan;*
- c. Dibatasi hanya pada jalan kelas III (tiga);*
- d. Memenuhi standar spesifikasi teknis perpotongan sebidang yang ditetapkan oleh Menteri*

Mengacu pada ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain, bahwa perpotongan dan/atau persinggungan dengan jalur kereta api harus mendapatkan izin dari Direktur Jenderal, dalam hal ini Direktur Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI, dengan mempertimbangkan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional, Rencana Tata Ruang dan telah memenuhi persyaratan teknis sebagaimana dimaksud di atas. Selain itu, sesuai dengan Pasal 12 Peraturan Menteri Perhubungan RI tersebut, permohonan izin harus dilengkapi dengan:

- 1) Jenis perpotongan atau persinggungan yang akan digunakan;
- 2) Gambar lokasi;
- 3) Gambar teknis;
- 4) Sistem pengamanan yang digunakan;
- 5) Metode kerja yang digunakan;
- 6) Analisis mengenai dampak lingkungan;
- 7) Rekomendasi dari pemerintah daerah terkait dengan rencana tata ruang;
- 8) Izin prinsip dari penyelenggara prasarana perkeretaapian; dan
- 9) Analisis mengenai dampak lalu lintas jalan untuk perlintasan dan operasi kereta api.

Setelah permohonan perpotongan dan persinggungan diterima secara lengkap, selambat-lambatnya dalam waktu 30 (tiga puluh) hari kerja, Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI melakukan survey dan evaluasi. Selanjutnya, dalam waktu paling lama 14 (empat belas) hari kerja, Direktur Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI harus memberikan tanggapan kepada pemohon dalam hal menolak atau memberikan izin.

## 2. Tahap Pelaksanaan

Dalam hal permohonan izin yang diajukan pemohon disetujui, maka pemohon dapat melanjutkan kegiatannya pada tahap pelaksanaan, dengan ketentuan sebagaimana disebutkan dalam Pasal 14 Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan Dan/Atau Persinggungan Antara Jalur Kereta Api Dengan Bangunan Lain, yaitu:

- (1) Memenuhi kewajiban persyaratan dalam peraturan ini dan izin yang diberikan;*
- (2) Melaporkan pelaksanaan pembangunan; dan*
- (3) Mematuhi peraturan perundang-undangan yang berlaku.*

Sebaliknya, jika ketentuan tersebut tidak dipenuhi, maka izin dicabut. Dalam tahap pelaksanaan pengelolaan perlintasan sebidang setidaknya perlu memperhatikan beberapa aspek, yaitu :

a) Aspek Teknis;

Pemegang izin perlintasan sebidang perlu memperhatikan standar spesifikasi teknis perpotongan sebidang, diatur lebih lanjut dalam Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain dan Pasal 24 ayat (7) Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian, yaitu:

- 1) *Permukaan jalan harus satu level dengan kepala rel dengan toleransi 0,5 cm;*
- 2) *Terdapat permukaan datar sepanjang 60 cm diukur dari sisi terluar jalan rel;*
- 3) *Maksimum gradien untuk dilewati kendaraan dihitung dari titik tertinggi di kepala rel adalah :*
  - a. *2% diukur dari sisi terluar permukaan datar untuk jarak 9,4 m;*
  - b. *10% untuk 10 meter berikutnya dihitung dari titik terluar sebagai gradien peralihan.*
- 4) *Lebar perlintasan untuk satu jalur jalan maksimum 7 meter;*
- 5) *Sudut perpotongan antara jalur rel dengan jalan harus 90° dan panjang jalan yang lurus minimal harus 150 m dari as jalan rel;*
- 6) *Pada jalur kereta api kecepatan lebih dari 60 km/jam dilengkapi dengan pintu perlintasan dan harus dijaga oleh penjaga pintu perlintasan yang telah bersertifikat;*
- 7) *Peralatan pintu perlintasan sekurang-kurangnya harus memenuhi persyaratan teknis peralatan persinyalan perkeretaapian dan memenuhi persyaratan yang meliputi :*
  - a. *Palang pintu yang menutup penuh lebar jalan;*
  - b. *Panel pelayanan dan indikator arah kedatangan kereta api;*
  - c. *Catu daya utama dan darurat (kecuali pintu perlintasan mekanik);*
  - d. *Peralatan telekomunikasi*

b) Aspek keselamatan ;

Aspek keselamatan pada perlintasan sebidang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian dan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 10 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis

Peralatan Persinyalan Perkeretaapian. Pengamanan perlintasan sebidang, termasuk salah satu aspek dalam pendukung persinyalan. Pengamanan perlintasan sebidang berfungsi untuk mengamankan perjalanan kereta api dan pengguna jalan raya.

Peralatan pengaman perlintasan sebidang terletak di perpotongan sebidang antara jalan kereta api dengan jalan kendaraan umum serta dipasang diluar ruang bebas. Pengaman perlintasan terdiri atas pengaman perlintasan berpintu dan pengaman perlintasan tidak berpintu. Pengaman perlintasan berpintu terbagi menjadi pengaman perlintasan berpintu elektrik dan pengaman perlintasan berpintu mekanik. Pengaman perlintasan berpintu terdiri dari :

- a. palang pintu, yang dapat menutup penuh lebar jalan;
- b. panel pelayanan (pengaman perlintasan berpintu elektrik);
- c. alat pendeteksi kedatangan kereta api;
- d. peringatan dini untuk petugas;
- e. peringatan dini untuk pengguna jalan, berupa pengeras suara.

#### c) Aspek Sumber Daya Manusia

Aspek sumber daya manusia dalam pengelolaan perlintasan sebidang yaitu penjaga pintu perlintasan atau orang yang menjaga perlintasan kereta api. Hal ini diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 19 Tahun 2011 tentang Sertifikat Kecakapan Penjaga Perlintasan Kereta Api.

*Penjaga pintu perlintasan setidaknya-tidaknya harus memenuhi standar kompetensi yang terdiri atas:*

- a. Mengetahui dan memahami peraturan perundang-undangan yang terkait dengan operasi kereta api terutama tanda dan marka;*
- b. Mampu mengoperasikan peralatan perlintasan dan peralatan kerja lainnya;*
- c. Mengetahui, memahami, dan menguasai jadwal perjalanan kereta api di wilayah kerjanya;*
- d. Mampu dan cakap mengoperasikan peralatan telekomunikasi perkeretaapian;*
- e. Mampu dan cakap mengambil tindakan darurat dalam hal peralatan perlintasan kereta api tidak berfungsi;*
- f. Mengetahui, memahami, dan menguasai wilayah kerjanya terhadap perjalanan kereta api; dan*

- g. *Memiliki pengetahuan, keterampilan, dan sikap dalam menjaga perlintasan kereta api.*

Penjaga pintu perlintasan kereta api, wajib memiliki sertifikat kecakapan penjaga perlintasan kereta api yang sah dan masih berlaku yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI atau Badan Hukum atau lembaga yang mendapat akreditasi dari menteri. Sertifikat kecakapan penjaga perlintasan kereta api berlaku selama 4 (empat) tahun. Penjaga pintu perlintasan kereta api merupakan pegawai yang ditunjuk oleh penyelenggara prasarana perkeretaapian atau pemerintah daerah.

### 3. Tahap Evaluasi

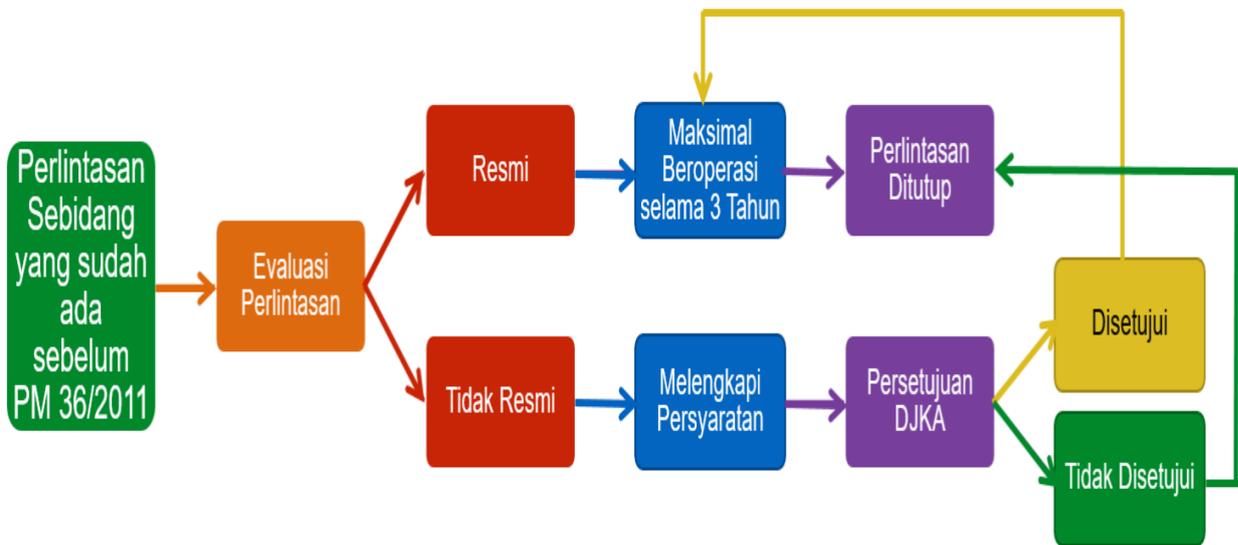
Tahapan evaluasi pengelolaan perlintasan sebidang mencakup dua hal, yaitu evaluasi perlintasan sebidang yang sudah ada sebelum Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan evaluasi perlintasan sebidang yang baru dibangun setelah peraturan tersebut. Evaluasi ini dilakukan oleh Direktur Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI, yang akan digunakan sebagai pertimbangan untuk ditutup atau tetap beroperasi.

1. Perpotongan dan/atau persinggungan antara jalur kereta api dengan bangunan lain yang sudah ada dan belum memiliki izin pada saat berlakunya Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan Antara Jalur Kereta Api Dengan Bangunan Lain, selambat-lambatnya dalam waktu 1 (satu) tahun sejak berlakunya peraturan ini harus sudah mendapatkan izin. Apabila perpotongan dan/atau persinggungan tidak diajukan permohonan izin atau permohonan izin ditolak, maka perpotongan dan/atau persinggungan tersebut harus ditutup atau ditiadakan.
2. Perpotongan dan/atau persinggungan antara jalur kereta api dengan bangunan lain yang baru harus memenuhi kewajiban sebagaimana tercantum pada Pasal 14 Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan Antara Jalur Kereta Api Dengan Bangunan Lain. Adapun kewajiban yang perlu dipenuhi bagi pemegang izin yaitu : *(1) Memenuhi kewajiban persyaratan dalam peraturan ini dan izin yang diberikan; (2) Melaporkan pelaksanaan pembangunan; dan (3) Mematuhi peraturan perundang-undangan yang berlaku.* Jika kewajiban tersebut diabaikan, maka pemegang izin diberikan peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan tenggang waktu 7 (tujuh) hari kerja.

Apabila peringatan tersebut tidak diindahkan, maka dilanjutkan dengan pembekuan izin untuk jangka waktu 30 (tiga puluh) hari kerja, dan selanjutnya perlintasan dapat ditutup.

Diagram 3.1

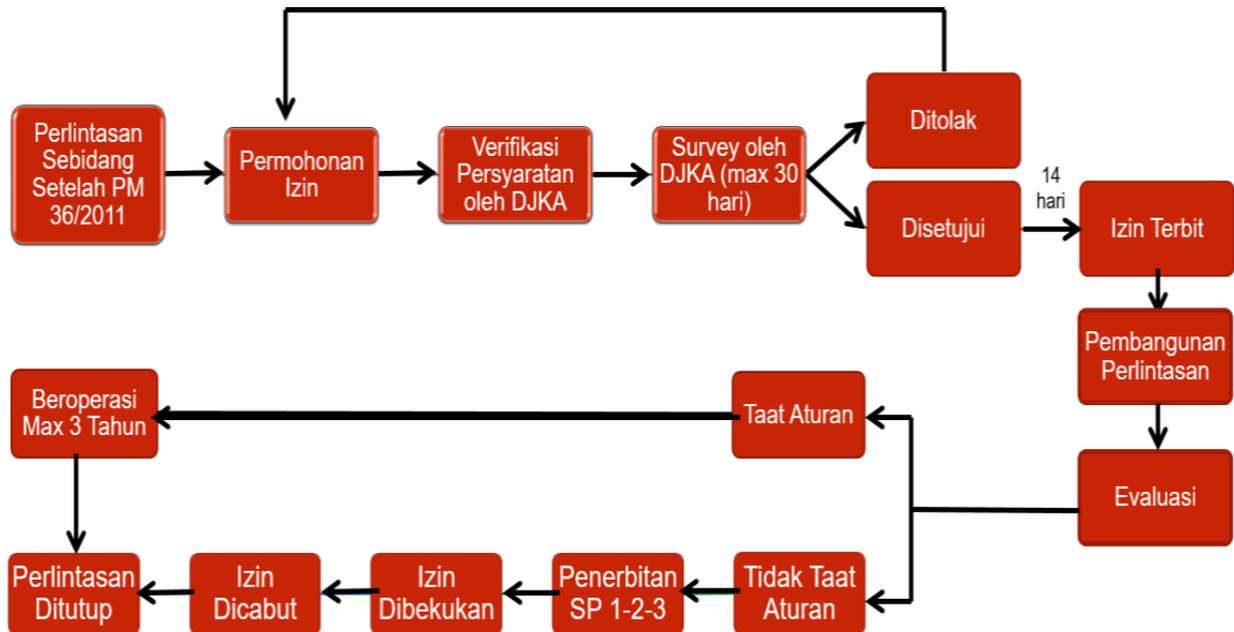
Alur proses pembangunan perlintasan sebidang untuk perlintasan yang sudah ada sebelum PM 36/2011



Alur diolah peneliti berdasarkan PM 36/2011

Diagram 3.2

Alur proses pembangunan perlintasan sebidang yang baru (sesudah PM 36/2011)



Alur diolah peneliti berdasarkan PM 36/2011

## B. POTENSI MALADMINISTRASI

### 1. Tahap Perencanaan

Salah satu persyaratan pengajuan permohonan perlintasan sebidang sebagaimana tertuang pada Pasal 12 Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau persinggungan antara jalur kereta api dengan bangunan lain, adalah izin prinsip dari penyelenggara prasarana.

Menurut ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 66 Tahun 2013 tentang Perizinan Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian umum, bahwa penyelenggara prasarana perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian. Pihak yang dimaksud ini merupakan badan usaha, baik Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, atau Badan Hukum Indonesia. Sampai penelitian ini dilakukan, belum ada Badan Usaha yang menangani prasarana perkeretaapian. Menurut ketentuan Pasal 175 Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, bahwa dalam hal tidak ada Badan Usaha yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian umum, Pemerintah atau Pemerintah Daerah dapat menyelenggarakan prasarana perkeretaapian. Sehingga, mengacu pada ketentuan tersebut izin prinsip dimaksud didapatkan dari Pemerintah Pusat atau

Pemerintah Daerah. Padahal belum ada payung hukum yang mengatur mengenai izin prinsip dari penyelenggara prasarana oleh Pemerintah.

Berdasarkan uraian diatas, terdapat potensi penyimpangan prosedur pada tahap perencanaan pembangunan perlintasan sebidang yakni tidak terpenuhinya semua unsur atau persyaratan yang diwajibkan sebagaimana dalam Pasal 12 Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan Antara Jalur Kereta Api Dengan Bangunan Lain, khususnya pada bagian kelengkapan izin prinsip.

## 2. Tahap Pelaksanaan

Banyaknya kewajiban yang dibebankan kepada pemohon izin pembangunan perlintasan sebidang berpotensi mengakibatkan maladministrasi berupa pengabaian atau pembiaran oleh para pemangku kepentingan dalam menyediakan fasilitas keselamatan. Kewajiban tersebut berupa penyediaan anggaran untuk pembangunan, penyediaan sumber daya manusia, dan penyediaan prasarana perlintasan sebidang.

## 3. Tahap Evaluasi

Peraturan dan kebijakan mengenai proses evaluasi pada perlintasan sebidang tidak dapat dilaksanakan karena tidak ada instrumen yang baku terkait dengan prosedur, substansi, maupun jangka waktu pelaksanaan. Hal ini mengakibatkan adanya potensi maladministrasi berupa pengabaian kewajiban atau pembiaran oleh instansi di tingkat pusat maupun daerah.

Sebagaimana dijelaskan pada Bab sebelumnya, terdapat beberapa peraturan dan kebijakan terkait yang menjadi dasar perencanaan hingga pengevaluasian layanan publik ini, diantaranya Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 10 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Peralatan Persinyalan Perkeretaapian, Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan Antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain, serta Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian. Berikut beberapa bagian kebijakan yang menjadi salah satu penyebab pelayanan publik dalam hal pengelolaan fasilitas keselamatan terkendala.

Tabel 3.1  
Hasil tinjauan kebijakan

NO	UU 23/2007	UU 22/2009	PP 56/2009	PM 10/2011	PM 36/2011	PM 24/2015
1	Pasal 91 ayat (2): Pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya dapat dilakukan dengan tetap menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan <b>kereta api dan lalu lintas jalan</b>		Pasal 78: Untuk melindungi keselamatan dan kelancaran pengoperasian <b>kereta api</b> pada perpotongan sebidang, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api	Poin Lampiran: Fasilitas pengaman berfungsi <b>mengamankan perjalanan KA</b>		
2			Pasal 77 ayat (3): Perpotongan sebidang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) <b>bersifat sementara</b> dan harus dibuat menjadi perpotongan tidak sebidang apabila: a. salah satu persyaratan pada ayat (2) tidak dipenuhi; b. frekuensi dan kecepatan kereta api tinggi; dan/atau c. frekuensi dan kecepatan lalu lintas jalan tinggi		Pasal 3 ayat (2): Perlintasan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dibuat tidak sebidang, <b>kecuali bersifat sementara</b> dalam hal : a. letak geografis yang tidak memungkinkan membangun perlintasan tidak sebidang; b. tidak membahayakan dan mengganggu kelancaran operasi kereta api dan lalu lintas jalan; dan c. pada jalur tunggal dengan frekuensi dan kecepatan kereta api rendah.	Pasal 24 ayat (3): Perpotongan antara jalur kereta api dengan jalan raya dibuat tidak sebidang, <b>kecuali bersifat sementara</b> dalam hal ...
3			Pasal 79 ayat (1): Menteri, gubernur, atau bupati/walikota sesuai kewenangannya <b>melakukan</b>			

			<b>evaluasi secara berkala terhadap perpotongan sebidang</b>			
4					Pasal 3 ayat (3): Pengecualian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus mendapat izin dari Direktur Jenderal untuk jangka waktu 1 (satu) tahun dan dapat diperpanjang sampai 2 (dua) kali.	
5		Pasal 114 huruf a: Pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan Jalan, Pengemudi Kendaraan wajib: a. berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, <b>dan/atau ada isyarat lain</b>			Pasal 6 ayat 2: Perlintasan sebidang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), harus dilengkapi dengan: a. rambu, marka dan alat pemberi isyarat lalu lintas; dan b. <b>petugas penjaga pintu perlintasan.</b>	Pasal 24 ayat (6) huruf b: Dalam hal perpotongan antara jalur kereta api dengan jalan belum dapat dibuat tidak sebidang, <b>harus dilengkapi dengan pintu perlintasan</b>
6	Pasal 94 ayat (1): Untuk keselamatan perjalanan kereta api dan pemakai jalan, perlintasan sebidang yang tidak mempunyai izin harus ditutup.		Pasal 79 ayat (2): Berdasarkan hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), menteri yang membidangi urusan jalan, gubernur, atau bupati/walikota dapat menutup perpotongan sebidang.		Pasal 20 ayat (2): Apabila perpotongan dan/atau persinggungan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), tidak diajukan permohonan izin atau permohonan izinnya ditolak, maka perpotongan dan/atau persinggungan tersebut harus ditutup atau ditiadakan.	
7					Pasal 12: "Untuk memperoleh izin sebagaimana dimaksud dalam	

					Pasal 11, pemohon harus mengajukan permohonan secara tertulis dengan dilengkapi ..."	
8					Pasal 20 ayat (1): Perpotongan dan/atau persinggungan antara jalur kereta api dengan bangunan lain yang pada saat berlakunya Peraturan ini telah ada dan belum memiliki izin, selambat - lambatnnya dalam waktu 1 (satu) tahun sejak berlakunya Peraturan ini harus sudah mendapatkan izin.	

Berikut penjelasan dari tabel diatas:

1. Fungsi pengamanan pada perlintasan sebidang

Pada saat tim melakukan wawancara dalam rangka mendapatkan informasi ke berbagai daerah di Pulau Jawa, hampir semua pemangku kepentingan, khususnya dari pihak PT. KAI menegaskan bahwa fasilitas keselamatan pada perlintasan sebidang sesungguhnya berfungsi untuk mengamankan perjalanan kereta api, bukan pengguna jalan raya. Oleh karenanya, jika terjadi kecelakaan pada perlintasan sebidang yang tidak mengganggu pengoperasian kereta api, hal tersebut tidak termasuk kecelakaan kereta api melainkan murni kecelakaan lalu lintas, dan PT. KAI tidak bertanggung jawab terkait hal ini.

Namun setelah meneliti peraturan yang ada, perlunya menyediakan fasilitas keselamatan pada perlintasan sebidang tidak semata-mata untuk menyelamatkan pengoperasian kereta api.

Pasal 91 ayat (2) Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 berbunyi: "*Pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya dapat dilakukan dengan tetap menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dan lalu lintas jalan.*" Demikian juga Pasal 94 ayat (1) yang berbunyi "*Untuk keselamatan perjalanan kereta api dan pemakai jalan, perlintasan sebidang yang tidak mempunyai izin harus ditutup.*"

Prasa "menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dan lalu lintas jalan" dan "keselamatan perjalanan kereta api dan pemakai jalan" dalam Pasal ini cukup menjelaskan bahwa perlintasan sebidang dapat dibangun dengan tetap menjamin keselamatan kedua jenis kendaraan. Dengan demikian, fasilitas keselamatan pada perlintasan sebidang seharusnya disediakan bukan hanya demi pengoperasian kereta api.

Dalam peraturan lain yang terkait, ada perbedaan yang kemudian menimbulkan pergeseran persepsi dan pemahaman. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian misalnya, pada Pasal 78 dinyatakan: "*Untuk melindungi keselamatan dan kelancaran pengoperasian **kereta api** pada perpotongan sebidang, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api*". Demikian juga pada Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 10 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Peralatan Persinyalan Perkeretaapian di bagian Lampiran dengan jelas menyebutkan: "*Fasilitas pengaman berfungsi mengamankan perjalanan kereta api*". Dalam kedua peraturan ini, yang disebutkan hanya kereta api. Ini menunjukkan adanya *inkonsistensi* Pemerintah yaitu Kementerian Perhubungan dalam penyusunan peraturan dan kebijakan.

Peraturan Pemerintah dan Peraturan Menteri Perhubungan RI tersebut seharusnya tidak boleh bertentangan dengan Undang-undang. Jika bertentangan, maka yang dijadikan acuan adalah peraturan yang lebih tinggi sesuai dengan asas "*Lex Superior derogat legi inferior*", dalam hal ini Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang menyatakan bahwa fungsi pengamanan pada perlintasan sebidang adalah untuk keselamatan dan kelancaran kereta api dan lalu lintas.

## 2. Penggunaan kata "Sementara"

Pasal 77 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian menyebutkan "*Perpotongan sebidang bersifat sementara dan harus dibuat menjadi perpotongan tidak sebidang apabila a. salah satu persyaratan pada ayat (2) tidak dipenuhi; b. frekuensi dan kecepatan kereta api tinggi; dan/atau c. frekuensi dan kecepatan lalu lintas jalan tinggi*". Sedangkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 36 Tahun 2011 Pasal 3 ayat (2) dan Pasal 24 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian disebutkan: "*Perlintasan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dibuat tidak sebidang, kecuali bersifat sementara dalam hal a. Letak geografis yang tidak memungkinkan membangun perlintasan tidak sebidang b. Tidak membahayakan dan*

*mengganggu kelancaran operasi kereta api dan lalu lintas di jalan dan c. Pada jalur tunggal dengan frekuensi dan kecepatan kereta api rendah".*

Kata "sementara" pada Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapi dapat diartikan sebagai pilihan atau sebuah konsekuensi. Jika klausa pada peraturan tersebut dibalik, hal ini berarti bahwa "Apabila semua persyaratan telah dipenuhi, maka perlintasan sebidang yang dibangun bisa bersifat tidak sementara". Sebaliknya pada Peraturan Menteri Nomor 36 tahun 2011 dan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 24 tahun 2015 menyebutkan dengan lebih tegas bahwa perlintasan antara jalur kereta dan bangunan lainnya dapat dibuat sebidang, dengan catatan bahwa bangunan tersebut hanya untuk sementara.

Tidak-sinkronnya kedua peraturan ini dapat menimbulkan ketidakpastian bagi para pemangku kepentingan sehingga berpotensi sebagai salah satu penyebab banyaknya perlintasan sebidang yang masih ada hingga saat ini.

### 3. Evaluasi

Dalam hasil wawancara yang dilakukan Ombudsman kepada beberapa Pemerintah Daerah di berbagai daerah di Pulau Jawa, kebanyakan Pemerintah Daerah tidak melakukan evaluasi terhadap keberadaan perlintasan sebidang, meskipun kecelakaan sering terjadi. Beberapa daerah yang melakukan evaluasi seperti Pemerintah Kota Yogyakarta bekerja sama dengan PT. KAI Daop 6 Yogyakarta, namun tidak bisa memutuskan terkait langkah selanjutnya yang akan dilakukan.

Padahal Pasal 79 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian dengan jelas menyebutkan: "*Menteri, gubernur, atau bupati/walikota sesuai kewenangannya melakukan evaluasi secara berkala terhadap perpotongan sebidang.*" Menurut peraturan ini, fungsi evaluasi ada pada menteri, gubernur, dan bupati/walikota sesuai dengan status jalan yang dibuat sebidang dengan jalur kereta api. Namun tidak dijelaskan lebih lanjut proses pengevaluasian yang dimaksud, baik mengenai substansi, prosedur, jangka waktu, dan lain sebagainya. Ketidakjelasan aturan ini menimbulkan ketidakpastian bagi pemangku kepentingan dalam melaksanakan kewajibannya.

#### 4. Kewajiban terhadap penyediaan Pintu perlintasan

Terdapat ribuan perlintasan sebidang di Pulau Jawa yang tidak dilengkapi fasilitas keselamatan, khususnya palang pintu. Ironisnya, banyak diantaranya yang dikategorikan sebagai perlintasan resmi tetapi tidak ada pintu perlintasan dan penjaga. Perlintasan ini digolongkan "resmi tidak dijaga." Berdasarkan keterangan dari beberapa jajaran Pemerintah Daerah, hal tersebut dimungkinkan karena palang pintu bukan satu-satunya fasilitas pengamanan pada perlintasan sebidang. Pasal 114 huruf a Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan "*Pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan Jalan, Pengemudi Kendaraan wajib berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain*". Prasa "dan/atau ada isyarat lain" kemudian dimaknai bahwa palang pintu tidak harus ada jika terdapat isyarat lain, misalnya sinyal atau lonceng dari kereta api itu sendiri.

Namun jika dibandingkan dengan peraturan lain yang lebih khusus, penafsiran ini bisa jadi salah. Pada Pasal 6 ayat (2) huruf b Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan Antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain disebutkan: "*Perlintasan sebidang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), harus dilengkapi dengan petugas penjaga pintu perlintasan*". Tidak disebutkan secara eksplisit mengenai penyediaan palang pintu sebagai fasilitas keselamatan. Tetapi prasa "wajib dilengkapi penjaga pintu perlintasan" bisa dimaknai bahwa pintu perlintasan dengan sendirinya telah melekat sebagai objek yang wajib dilengkapi untuk dijaga. Barangkali karena menyadari area abu-abu ini, Pemerintah kemudian memperjelas mengenai hal tersebut pada Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 24 Tahun 2015. Pasal 24 ayat (6) huruf b dengan tegas menyebutkan: "*Dalam hal perpotongan antara jalur kereta api dengan jalan belum dapat dibuat tidak sebidang, harus dilengkapi dengan pintu perlintasan*".

Dengan demikian, semua pemangku kepentingan sudah seharusnya memahami bahwa palang pintu merupakan salah satu prasarana yang wajib disediakan pada perlintasan sebidang. Pemahaman ini penting karena akan berpengaruh pada implementasinya di lapangan dalam rangka meminimalkan kecelakaan bahkan dalam proses penanganan ketika kecelakaan terjadi.

Misalnya, pada bulan Juli 2016 terjadi sebuah kecelakaan pada perlintasan sebidang di Kabupaten Demak, yang menewaskan dua orang pengendara mobil dan dua orang

lainnya mengalami luka. Hasil pemeriksaan sementara kepolisian menyebutkan bahwa kesalahan murni terletak pada pengemudi mobil karena tidak mendahulukan kereta api sesuai dengan Pasal 114 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pengemudi dinyatakan lalai sehingga ditetapkan sebagai tersangka oleh Kepolisian, padahal berdasarkan observasi di lapangan, perlintasan sebidang yang menjadi tempat kejadian perkara tidak dilengkapi dengan palang pintu dan petugas sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan RI yang telah diuraikan diatas. Mengacu ada kondisi tersebut, seharusnya kepolisian melihat ada pihak lain yang lalai dalam menyediakan fasilitas. Contoh tersebut adalah satu diantara banyak kasus lain dan akan terus berulang akibat pemahaman yang berbeda pada lintas instansi.

## 5. Proses perizinan

Mengacu pada ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain, bahwa perpotongan atau persinggungan dengan jalur kereta api harus mendapatkan izin dari Direktur Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI. Izin tersebut mempertimbangkan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional, Rencana Tata Ruang dan telah memenuhi persyaratan teknis sebagaimana dimaksud di atas. Untuk memperoleh izin tersebut, pemohon harus mengajukan permohonan secara tertulis dengan melengkapi:<sup>7</sup>

- 1) Jenis perpotongan atau persinggungan yang akan digunakan;
- 2) Gambar lokasi;
- 3) Gambar teknis;
- 4) Sistem pengamanan yang digunakan;
- 5) Metode kerja yang digunakan;
- 6) Analisis mengenai dampak lingkungan;
- 7) Rekomendasi dari pemerintah daerah terkait dengan rencana tata ruang;
- 8) Izin prinsip dari penyelenggara prasarana perkeretaapian; dan
- 9) Analisis mengenai dampak lalu lintas jalan untuk perlintasan dan operasi kereta api.

Setelah permohonan perpotongan dan persinggungan diterima secara lengkap selambat-lambatnya dalam waktu 30 (tiga puluh) hari kerja dilakukan survey dan evaluasi. Setelah dilakukan survey dan evaluasi dalam waktu paling lama 14 (empat belas) hari

---

<sup>7</sup> Lihat Permenhub Nomor 36 Tahun 2011 Pasal 12

kerja diberikan izin atau penolakan izin. Bagi pemegang izin mempunyai kewajiban yang perlu dipenuhi, jika tidak dipenuhi maka izinnya dicabut. Adapun kewajiban yang perlu dipenuhi bagi pemegang izin yaitu: (1) Memenuhi kewajiban persyaratan dalam peraturan ini dan izin yang diberikan; (2) Melaporkan pelaksanaan pembangunan; dan (3) Mematuhi peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Membangun fasilitas pengamanan pada perlintasan sebidang adalah tanggung jawab pemerintah daerah, sesuai dengan aturan yang berlaku. Namun minimnya fasilitas tersebut tidak sepenuhnya menjadi kesalahan pemerintah daerah, karena peraturan itu sendiri banyak yang tidak terapkan, mulai dari syarat yang sulit dipenuhi, maupun jangka waktu keberadaan perlintasan.

Izin berlaku selama satu tahun dan dapat diperpanjang setiap tahun sebanyak dua kali. Artinya, jangka waktu maksimal keberadaan perlintasan sebidang hanya tiga tahun. Apabila telah melampaui jangka waktu dimaksud, maka perlintasan harus ditutup. Sementara untuk membangun sebuah perlintasan memerlukan proses yang panjang dan relatif lama, mulai dari penyediaan dokumen sebagai perencanaan hingga fasilitas dan Sumber Daya Manusia yang harus digunakan pada saat pengoperasian. Melihat dari banyaknya perlintasan sebidang yang belum dilengkapi fasilitas keselamatan di Pulau Jawa, jangka waktu pemanfaatan dinilai tidak sebanding dengan proses pengajuan serta anggaran yang harus dialokasikan oleh Pemerintah Daerah.

## 6. Penertiban

Hampir semua peraturan terkait perlintasan sebidang mengamanatkan penutupan apabila tidak memiliki izin. Pasal 94 ayat (1) Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian menyebutkan: "*Untuk keselamatan perjalanan kereta api dan pemakai jalan, perlintasan sebidang yang tidak mempunyai izin harus ditutup.*" Demikian juga dalam Pasal 20 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain menyebutkan "*Apabila perpotongan dan/atau persinggungan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), tidak diajukan permohonan izin atau permohonan izinnya ditolak, maka perpotongan dan/atau persinggungan tersebut harus ditutup atau ditiadakan.*" Selain itu, dalam Pasal 79 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian juga disebutkan bahwa berdasarkan hasil evaluasi, menteri yang membidangi urusan jalan, gubernur, atau bupati/walikota dapat menutup perpotongan sebidang.

Namun dalam peraturan tersebut tidak dijelaskan mengenai sanksi yang dapat dikenakan, apabila pihak yang diberi amanat tidak melakukan penutupan sebagaimana disebutkan. Patut diduga, ketidaktegasan peraturan ini mengakibatkan minimnya implementasi penertiban di lapangan.

Dengan banyaknya permasalahan kebijakan diatas, maka pemerintah seharusnya segera meninjau setiap aturan perundang-undangan yang ada, untuk direvisi, diganti, atau dicabut.

## **BAB IV**

### **DATA PENELITIAN**

#### **A. FOCUS GROUP DISCUSSION (DISKUSI TERFOKUS)**

Sebagaimana diuraikan pada Bab I, salah satu metode yang digunakan dalam pengumpulan data terkait kajian ini adalah melalui *Focus Group Discussion* (FGD). Diskusi ini dilakukan dalam 2 (dua) tahapan dengan melibatkan pihak-pihak terkait. Berikut uraian informasi yang diperoleh:

##### 1. FGD Sebelum Observasi

Diskusi diselenggarakan pada tanggal 22 Agustus 2016. Adapun informasi yang diperoleh dari masing-masing pihak adalah sebagai berikut:

##### 1) PT. KAI

Gambaran kondisi jalur perlintasan sebidang antara rel kereta api dengan jalan raya, khususnya di Pulau Jawa terdapat 3.802 perlintasan sebidang berkategori perlintasan resmi, 480 perlintasan sebidang berkategori perlintasan illegal dan tidak terdapat perlintasan sebidang yang berkategori perlintasan yang diresmikan. Perlintasan sebidang yang dijaga oleh penjaga berjumlah 969 perlintasan. Berikut klasifikasi jalur perlintasan:

- a. Perlintasan resmi sebanyak 3.802 perlintasan;
- b. Perlintasan tidak resmi/illegal 480 perlintasan.

Mengacu pada Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah Nomor 56 tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian bahwa prasarana penunjang aktifitas perkeretaapian merupakan milik Pemerintah misalnya perlintasan sebidang, atau *flyover*, dan Pemerintah menjadi penanggung jawab penuh terhadap prasarana perkeretaapian.

Berdasarkan Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dijelaskan bahwa petugas jaga lintasan seharusnya menjadi tanggungjawab Pemerintah Daerah termasuk dalam hal pembiayaan. Namun hingga saat ini, Undang-undang tersebut belum sepenuhnya dapat diimplementasikan. Biaya PENJAGA PINTU PERLINTASAN seharusnya bersumber dari pemerintah dalam hal ini Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI. Namun yang terjadi selama ini, biaya ditanggung sendiri

oleh PT. KAI. Dana dari pemerintah pusat baru tersedia pada tahun 2015 dan 2016 melalui anggaran *Infrastructure Maintenance Operation* (IMO) atau dana perawatan dan operasional kereta api kepada PT KAI, yang salah satunya merupakan biaya untuk PENJAGA PINTU PERLINTASAN.

Untuk Petugas kereta api, termasuk penjaga pintu lintasan wajib memiliki sertifikat. Proses sertifikasinya meliputi: PT. KAI merekrut petugas kereta api kemudian diberikan pelatihan (praktek lapangan) sekitar 2 (dua) hari, selanjutnya PT. KAI mengeluarkan surat rekomendasi kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI. Selanjutnya, Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI memberikan pendidikan dan pelatihan selama 2 (dua) minggu kepada petugas . Setelah selesai pendidikan dan pelatihan, petugas diberikan Surat Tanda Tamat Pendidikan dan Pelatihan (STTPP) dari Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI. Tahapan terakhir, petugas akan diuji oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI, bila lulus ujian petugas baru berhak memperoleh Sertifikat Kompetensi selanjutnya petugas diperkenankan bekerja.

Dalam pembagian tanggung jawab, pembangunan rambu-rambu lalu lintas di perlintasan sebidang disediakan oleh Pemerintah Daerah dengan seizin Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI. Dalam proses pemberian izin tersebut, Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI terlebih dahulu melihat apakah perlintasan resmi atau illegal. Apabila hasil pertimbangan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI dinyatakan layak, maka rambu-rambu lalu lintas dan/atau palang pintu dapat dibangun.

## 2) Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI

Jalur perlintasan sebidang dapat diklasifikasikan ke dalam 2 (dua) kategori, yaitu:

- a. Perlintasan resmi : Ciri-ciri perlintasan ini adalah terdapat petugas penjaga palang pintu dan terdapat gardu;
- b. Perlintasan tidak resmi adalah perlintasan yang timbul dengan sendirinya karena faktor kebutuhan masyarakat

Apabila ditemukan perlintasan tidak resmi maka seharusnya ditutup. Kewenangan penutupan ini menjadi tanggung jawab Pemerintah Daerah sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian Pasal 79.

Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI memiliki satuan kerja khusus *maintenance* sarana perlintasan kereta api, yang bertugas mengelola sarana dan prasarana perkeretaapian, misalnya biaya perawatan palang pintu. Sedangkan pengalokasian anggaran untuk petugas jaga lintasan merupakan kewenangan Pemerintah Daerah.

Palang pintu di perlintasan sebidang dibangun oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI setelah ada usulan dari Pemerintah Daerah. Prosedurnya yaitu Pemerintah Daerah melakukan evaluasi secara bertahap, selanjutnya mengusulkan kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI, jika memenuhi persyaratan akan diberikan izin dan dibangun. Acuan penilaian Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI Nomor: 770/KA.401/DRJD/2005 Tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api. Akan tetapi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI tidak bisa serta merta mengakomodasi usulan yang ada, melainkan harus sesuai dengan persyaratan dan menurut skala prioritas

Salah satu contoh pembangunan pintu perlintasan oleh Direktorat Jenderal Kementerian Perhubungan RI yaitu pada tahun 2015, Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI membangun pintu perlintasan di Daerah Sumatera Selatan, Banten, Indramayu dan Semarang atas usulan dari Pemerintah Daerah. Namun usulan tersebut didahului dengan adanya MoU antara Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI dengan Pemerintah Daerah yang menyatakan kesediaan Pemerintah Daerah dalam mengalokasikan dana bagi petugas jaga lintasan/SDM.

Pada prinsipnya, pembangunan pintu perlintasan oleh daerah dapat dibangun atas inisiatif Pemerintah Daerah dengan catatan segala biaya yang dikeluarkan terkait hal tersebut menjadi tanggung jawab Pemerintah Daerah dan sebelum dilaksanakan kegiatan membangun, Pemerintah Daerah terlebih dahulu harus berkoordinasi dengan PT. KAI serta memperoleh izin dari Direktur Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI. Hal ini sudah diaplikasikan di Kota Surabaya, Jawa Timur.

### 3) Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT)

Tugas utama Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah melakukan tindakan investigasi terhadap kasus kecelakaan transportasi yang terjadi di darat, laut dan

udara, memberikan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait dan memberikan saran dan pertimbangan kepada Presiden berdasarkan hasil investigasi kecelakaan transportasi dalam rangka mewujudkan keselamatan.

Tugas dan fungsi KNKT tersebut sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 62 Tahun 2013 Tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi.

Dalam melakukan investigasi kecelakaan tertentu terhadap kendaraan bermotor, KNKT wajib berkoordinasi dengan pihak Kepolisian RI. Namun pada prakteknya, KNKT sering mengalami kesulitan karena tidak diberikan akses lebih oleh pihak kepolisian dalam melakukan penyidikan terhadap kecelakaan dengan alasan bahwa hal tersebut telah sesuai dengan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Investigasi kecelakaan transportasi yang dilakukan oleh KNKT berdasarkan prinsip:

- a. Tidak untuk mencari kesalahan;
- b. Tidak untuk memberikan sanksi/hukuman;
- c. Tidak untuk mencari siapa yang bertanggungjawab menanggung kerugian

Kecelakaan kereta api yang wajib diinvestigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) sebagaimana dimaksud yaitu kecelakaan yang mengakibatkan:

- a. terdapat korban jiwa paling sedikit 8 (delapan) orang;
- b. mengundang perhatian publik secara luas;
- c. menimbulkan polemik/kontroversi;
- d. menimbulkan prasarana rusak berat;
- e. berulang-ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam satu tahun;
- f. berulang-ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun; dan/atau
- g. mengakibatkan pencemaran lingkungan akibat limbah atau Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang diangkut.

Selain dari kategori di atas, KNKT dapat melakukan investigasi sesuai dengan keputusan rapat pimpinan yang bersifat kolektif kolegial. Dalam melaksanakan investigasi, KNKT akan menunjuk Ketua Kerja Tim Investigasi dan melaporkan hasil investigasi kepada Ketua KNKT paling lama 1 (satu) bulan setelah peristiwa kecelakaan. Hasil tersebut kemudian dilaporkan Ketua KNKT kepada Presiden.

## 2. FGD Pasca Observasi

Diskusi diselenggarakan pada tanggal 30 November 2016. Dalam diskusi tersebut, Ombudsman Republik Indonesia menyampaikan hasil kajian sementara terkait pengelolaan fasilitas keselamatan pada perlintasan sebidang. Adapun informasi yang diperoleh dari masing-masing pihak adalah sebagai berikut:

### 1) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI

Sejak tahun 2007, pendekatan yang digunakan dalam pengelolaan fasilitas keselamatan pada perlintasan sebidang adalah aspek keselamatan. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 24 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian sudah memisahkan antara kewenangan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI dengan PT. KAI. Pada intinya, dalam peraturan tersebut, dengan adanya perbedaan antara perlintasan resmi dan tidak resmi dapat ditangani sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Terkait pembangunan prasarana tersebut, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI hanya membuat pedoman umum, sedangkan pembangunan prasarana secara teknis diserahkan kepada Pemerintah Daerah masing-masing.

Terdapat banyak kendala yang dihadapi oleh Pemerintah dalam mengelola perlintasan sebidang, khususnya terkait koordinasi antar instansi dan pembiayaan serta aturan terkait. Misalnya, pihak yang memohon izin adalah Pemerintah Daerah, sedangkan yang mengevaluasi dan menutup perlintasan tersebut juga Pemerintah Daerah.

Pada intinya, hasil kajian dan temuan Ombudsman Republik Indonesia yang sesuai dengan kondisi yang sesungguhnya.

### 2) Direktorat Jenderal Otonomi Daerah Kementerian Dalam Negeri RI

Kementerian Dalam Negeri RI berpedoman pada Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Perlintasan sebidang bersifat abu-abu karena merupakan pertemuan antara lalu lintas jalan dan kereta api. Perlintasan antara jalur kereta api dan jalan raya seharusnya dibuat tidak sebidang sesuai dengan amanat Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Adapun perlintasan sebidang dapat dibuat untuk kondisi tertentu dengan izin Direktur Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI. Pemerintah Daerah memiliki tanggung jawab terkait evaluasi perlintasan sebidang yang ada di wilayah masing-masing. Pemerintah Daerah melalui Kementerian Dalam Negeri RI siap berkoordinasi sesuai dengan tanggung jawab dan kewenangan.

3) Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat RI

Jalan raya dengan status jalan nasional yang dilintasi rel kereta api telah dibuat tidak sebidang. Oleh karena itu, tidak ada permasalahan atau keluhan yang dialami terkait pengelolaan fasilitas pada perlintasan dimaksud. Namun secara umum, hasil kajian yang disampaikan oleh Ombudsman Republik Indonesia pada dasarnya sesuai dengan kondisi yang terjadi di lapangan, khususnya terkait proses birokrasi yang belum terurai.

## **B. IMPLEMENTASI KEBIJAKAN DI DAERAH**

Ada 4 (empat) wilayah yang menjadi lokasi observasi yaitu: Provinsi Jawa Tengah, Provinsi Jawa Barat, Provinsi Jawa Timur dan Daerah Istimewa Yogyakarta. Adapun uraian hasil dari observasi lapangan di 4 (empat) wilayah tersebut, adalah sebagai berikut:

### 1. Provinsi Jawa Tengah

Berdasarkan data yang diperoleh dari PT. KAI Daop IV Semarang, terdapat 535 perlintasan sebidang di Jawa Tengah, terdiri dari 429 perlintasan yang tidak dilengkapi pintu perlintasan dan penjaga pintu perlintasan. Hanya 106 perlintasan yang resmi dan sudah dijaga. Sebagian besar pintu perlintasan dikelola oleh PT. KAI dengan pola penjagaan berupa tenaga *outsourcing* maupun pegawai organik.

Namun berdasarkan data dari Balai Teknis Perkeretaapian Wilayah Jawa Bagian Tengah, jumlah perlintasan di Provinsi Jawa Tengah adalah sebanyak 1436, terdiri dari 360 yang resmi dijaga 553 tidak dijaga, dan 474 liar. Selebihnya perlintasan dibuat tidak sebidang, yaitu berupa *fly over* sejumlah 9 perlintasan, dan *underpass* sebanyak 20 perlintasan.

Perlintasan sebidang pada umumnya dibuat tanpa didahului izin sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Pada awalnya perlintasan sebidang tersebut merupakan jalan setapak yang dilalui oleh masyarakat dan selanjutnya dilakukan pengaspalan baik oleh masyarakat maupun oleh pemerintah. Pada beberapa kasus lain, pengembang yang hendak membangun perumahan membuat jalan dengan izin dari Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI. Setelah proyek selesai, lintasan tersebut dibiarkan sehingga tetap digunakan oleh warga.

Sebagai upaya penertiban, PT. KAI dan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI melakukan penutupan terhadap jalur yang tidak resmi. Akan tetapi pada kenyataannya warga kembali membuka dan menggunakan perlintasan tersebut.

Penanganan kecelakaan perkeretaapian tergantung pada jenis kecelakaan, yaitu kecelakaan berupa peristiwa luar biasa dan peristiwa luar biasa hebat. Peristiwa luar biasa hebat ditandai dengan adanya korban meninggal dan gangguan lebih dari 6 (enam) jam pada saat kecelakaan. Selain dari ciri tersebut, kecelakaan digolongkan sebagai peristiwa luar biasa.

Adapun mekanisme penanganan peristiwa luar biasa hebat, masinis harus berhenti di stasiun terdekat walaupun tidak sesuai dengan jadwal yang ditetapkan sebelumnya. Selanjutnya, masinis melapor di stasiun, untuk disampaikan ke alamat terkait agar ditangani oleh pihak berwajib.

Untuk pengelolaan fasilitas keselamatan pada perlintasan sebidang, PT. KAI pernah melakukan kesepakatan kerjasama berupa MoU dengan Menteri Dalam Negeri RI untuk melakukan penataan terhadap perlintasan-perlintasan sebidang, namun tidak dapat diimplementasikan karena tidak sesuai dengan Undang-Undang Pemerintahan Daerah. Pemerintah Daerah khawatir dana yang dianggarkan untuk pembangunan pintu perlintasan akan menjadi temuan oleh pihak Inspektorat dan/atau Badan Pemeriksa Keuangan (BPK).

Pembangunan pintu perlintasan sebidang dapat dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI berdasarkan usulan Pemerintah Daerah, atau dibangun sendiri oleh Pemerintah Daerah dengan izin Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI. Sejak tahun 2014, Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI telah membangun 7 (tujuh) pintu perlintasan, dan direncanakan akan membangun 10 (sepuluh) pintu perlintasan pada tahun 2017.

Pengawasan oleh Balai Teknis Perkeretaapian Wilayah Jawa Bagian Tengah terhadap lintasan sebidang dilakukan dengan cara berkoordinasi dengan Pemerintah Daerah melalui surat teguran, namun tidak ada tindakan selanjutnya apabila surat teguran diabaikan.

a. Kabupaten Demak

Menurut Pemerintah Kabupaten Demak tidak ada dasar hukum yang jelas yang menyatakan bahwa pintu perlintasan sebidang merupakan tanggung jawab Pemerintah Kabupaten.

Terdapat 14 (empat belas) perlintasan sebidang di Kabupaten Demak, 2 (dua) di antaranya telah memiliki palang pintu selebihnya tidak berpintu dengan penjaga yang bersifat swakarsa.

Tahun 2015, Pemerintah Kabupaten Demak telah menganggarkan pembangunan 4 (empat) pos di perlintasan sebidang di Kabupaten Demak. Akan tetapi pembangunan tersebut dipermasalahkan karena dibangun tanpa melalui proses perizinan yang sesuai.

Tahun 2016, Pemerintah Kabupaten Demak telah mengalokasikan APBD sebesar Rp. 100.000.000,- untuk petugas jaga lintasan pada pos yang telah dibangun di tahun 2015. Akan tetapi hal tersebut tidak dapat direalisasikan karena PT. KAI menyatakan bahwa penempatan penjaga pintu lintasan harus melalui pelatihan dan memiliki sertifikat kompetensi.

Pemerintah Kabupaten Demak belum pernah melakukan evaluasi terhadap perlintasan sebidang di Kabupaten Demak sebagaimana amanat Undang-Undang Perkeretaapian karena menganggap tidak ada kejelasan pembagian kewenangan di Daerah.

Salah satu peristiwa kecelakaan yang terjadi di Kabupaten Demak adalah kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Kepolisian Resor Demak yang melibatkan Ombudsman RI Perwakilan Jawa Tengah. Kecelakaan tersebut mengakibatkan 2 (dua) orang meninggal dunia, 1 (satu) orang mengalami luka berat dan 1 (satu) orang luka ringan terjadi di perlintasan rel kereta api tanpa palang pintu Desa Brumbung, Kecamatan Mranggen Kabupaten Demak, Jawa Tengah. Terhadap peristiwa tersebut, Kepolisian Resor Demak telah melakukan pemeriksaan dan untuk sementara menyimpulkan bahwa faktor penyebab kecelakaan adalah kelalaian pengemudi karena tidak

mendahulukan kereta api sebagaimana amanat Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Jalan. Namun kesimpulan itu akan ditinjau kembali sebagaimana saran Ombudsman agar mempertimbangkan amanat Peraturan Menteri Nomor 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian yang menyatakan bahwa perlintasan sebidang wajib dilengkapi dengan palang pintu.



Gambar 4.1

Perlintasan rel kereta api tanpa palang pintu Desa Brumbung Kecamatan Mranggen Kabupaten Demak, lokasi kecelakaan yang melibatkan Kepala dan Asisten Ombudsman Perwakilan Jawa Tengah

#### b. Kabupaten Tegal

Kondisi jalur perkeretaapian di Tegal dilalui oleh 3 (tiga) jalur yaitu jalur utara, jalur tengah dan jalur selatan. Bagian utara adalah jalur yang paling padat lalu lintas, namun angka kecelakaan lebih tinggi di jalur selatan karena lebih banyak perlintasan sebidang tanpa palang pintu.

Banyaknya perlintasan yang tidak dilengkapi fasilitas keselamatan disebabkan oleh beberapa hal, antara lain minimnya Anggaran Pemerintah Daerah yang terbatas, belum adanya peraturan yang secara khusus mengenai pengelolaan Perlintasan Sebidang dan pembagian kewenangan antar instansi, serta penertiban yang tidak sesuai dengan kondisi sosial masyarakat.

Selain itu, Pemerintah Daerah tidak memiliki dukungan sumber daya dan alokasi anggaran maupun sumber daya manusia yang handal dalam menjaga pintu

perlintasan kereta api. Pintu perlintasan banyak dijaga oleh masyarakat secara swadaya.

Pengelolaan fasilitas pada pintu perlintasan sebidang juga terkendala akibat minimnya koordinasi dengan Pemerintah Pusat. Pemerintah Kabupaten Tegal bersedia menyediakan prasarana keselamatan perkeretaapian misalnya gardu dan palang pintu, namun menurut Inspektorat, Pemerintah Kabupaten Tegal namun terkendala dalam memperoleh izin dari Direktur Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI.



Gambar 4.2

Ombudsman RI meminta informasi/penjelasan terkait pengelolaan perlintasan sebidang oleh Pemerintah Kabupaten Tegal

## 2. Provinsi Jawa Barat

Wawancara dan observasi di wilayah Jawa Barat dilakukan di Kota Cirebon, Kabupaten Cirebon, dan Kabupaten Karawang

### a. Kota Cirebon

Kota Cirebon merupakan tempat pertemuan jalur utara dan jalur selatan, yang dilewati 200 (dua ratus) kereta setiap harinya, baik mengangkut penumpang maupun barang. Terdapat 11 (sebelas) perlintasan di Kota Cirebon yang terdiri dari 2 (dua) perlintasan tidak sebidang dan 9 (sembilan) sebidang, dan semuanya telah berpalang pintu. Perlintasan sebidang paling padat yaitu di Jl. Kartini dan sering terjadi kecelakaan, sehingga direncanakan akan mengubah perlintasan tersebut menjadi tidak sebidang (*flyover*) dan ditargetkan akan selesai pada tahun 2017. Cirebon merupakan kota tua,

sehingga jalan raya sudah ada lebih dulu sebelum rel. Oleh karena itu, yang mengelola perlintasan sebidang adalah PT. KAI.

Koordinasi antar instansi pernah dilakukan oleh Pemerintah Daerah dan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat RI serta Kementerian Perhubungan RI. Bahkan Pemerintah Kota Cirebon telah melakukan kajian dan sudah mengusulkan perlintasan dalam bentuk *flyover*. Hal tersebut telah diusulkan secara tertulis pada tanggal 9 Januari 2015 namun tidak mendapatkan tanggapan dari Pemerintah Pusat. Selain itu, tidak ada pembagian kewenangan yang jelas mengenai pihak yang mengelola fasilitas keselamatan pada perlintasan sebidang.



Gambar 4.3

Ombudsman RI meminta informasi/penjelasan terkait pengelolaan perlintasan sebidang oleh Pemerintah Kota Cirebon

b. Kabupaten Cirebon

Terdapat 49 (empat puluh sembilan) perlintasan sebidang di Kabupaten Cirebon, terdiri dari perlintasan sebidang sebanyak 47 (empat puluh tujuh) resmi dan perlintasan liar sejumlah 2 (dua) perlintasan. Sejumlah 2 (dua) lokasi yang mendesak untuk dibangun *flyover* yaitu daerah Losari dan Babakan.

Mayoritas perlintasan sebidang di Kabupaten Cirebon telah terpasang rambu-rambu. Penjaga pintu perlintasan merupakan tenaga sukarela dari masyarakat dan tidak mengikuti pelatihan dari PT. KAI. Pemerintah Daerah tidak dapat mengelola perlintasan sebidang dengan optimal karena tidak didukung oleh alokasi anggaran yang memadai. Hal tersebut telah didiskusikan dengan Pemerintah Provinsi namun belum ada tanggapan.

Koordinasi antar instansi hanya dilakukan pada waktu-waktu tertentu, misalnya untuk perbaikan jalan di sekitar rel. Pemerintah pusat menganggap hal tersebut merupakan kewenangan PT. KAI, sedangkan menurut PT. KAI hal tersebut merupakan tanggung jawab Pemerintah Daerah atau Pemerintah Pusat sesuai dengan status jalan.

Banyaknya perlintasan sebidang di Kota dan Kabupaten Cirebon menimbulkan terganggunya perjalanan lalu lintas sehingga mengakibatkan kemacetan yang cukup tinggi.



Gambar 4.4

Ombudsman RI meminta informasi/penjelasan terkait pengelolaan perlintasan sebidang oleh Pemerintah Kabupaten Cirebon

Selain itu, pembukaan perlintasan baru yang dilakukan Pemerintah Daerah tidak sesuai dengan prosedur yang berlaku dan cenderung tidak memperhatikan aspek keselamatan; Izin hunian atau IMB yang dikeluarkan Pemerintah Daerah khususnya untuk daerah yang dilewati jalur kereta api dilakukan tanpa koordinasi dengan PT. KAI; Pos Bangunan penjagaan dan perlatan di dalamnya tidak sesuai dengan standar yang telah ditetapkan.

c. Kabupaten Karawang

Terdapat 22 (dua puluh dua) perlintasan sebidang yang melintasi Kabupaten Karawang terdiri dari 7 (tujuh) perlintasan resmi, dan 15 (lima belas) perlintasan tidak resmi. Pengelolaan perlintasan sebidang tersebut tidak termasuk dalam agenda rutin Pemerintah Kabupaten Karawang, namun ditargetkan akan lebih memperhatikan hal

tersebut pada tahun 2017 melalui Struktur Organisasi dan Tata Kerja yang secara khusus berfungsi mengelola perlintasan sebidang.

Beberapa permasalahan yang dialami oleh Pemerintah Daerah antara lain belum ada regulasi yang mengatur secara tegas mengenai hubungan koordinasi antara Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan PT. KAI; minimnya anggaran Pemerintah Daerah sehingga tidak dapat dialokasikan untuk pengelolaan perlintasan sebidang; banyaknya petugas palang pintu yang tidak resmi dan tidak dibiayai oleh PT. KAI maupun oleh Pemerintah; banyaknya aset PT. KAI yang tidak dikelola dengan baik sehingga berpotensi untuk memunculkan pemukiman liar dan perlintasan sebidang yang baru.



Gambar 4.5

Ombudsman RI meminta informasi/penjelasan terkait pengelolaan perlintasan sebidang oleh Pemerintah Kabupaten Karawang

### 3. Jawa Timur

Wawancara dan observasi di wilayah Jawa Timur dilakukan di Kota Malang dan Kota Surabaya. Selain itu, informasi juga diperoleh dari Pemerintah Provinsi Jawa Timur.

Jumlah perlintasan resmi yang tidak dijaga di Provinsi Jawa Timur sejumlah 911 (sembilan ratus sebelas) perlintasan. Perlintasan sebidang di Provinsi Jawa Timur dikelola lintas instansi, yaitu sebanyak 286 (dua ratus delapan puluh enam) perlintasan dikelola oleh PT. KAI dan 70 (tujuh puluh) perlintasan oleh Pemerintah Provinsi.

Secara umum, permasalahan yang timbul pada perlintasan sebidang di Provinsi Jawa Timur antara lain:

- 1) Tumbuhnya banyak pemukiman mengakibatkan jumlah perlintasan sebidang semakin bertambah;
- 2) Banyaknya bangunan yang berada pada ruang manfaat jalur kereta api berpotensi mengganggu jarak pandang bebas pengguna jalan di perlintasan;
- 3) Kondisi jalan di perlintasan sebidang tidak memenuhi standar keselamatan sehingga rawan mengakibatkan kecelakaan;
- 4) Budaya masyarakat yang tidak taat pada rambu-rambu (menerobos pintu perlintasan sebidang);
- 5) Sering terjadi pencurian komponen di fasilitas kereta api sehingga mengganggu pengoperasian kereta api maupun kendaraan lain;
- 6) Oknum tenaga swadaya yang menjaga perlintasan sebidang cenderung merusak EWS (*Early Warning System*);
- 7) Adanya kepercayaan penyembuhan penyakit dengan terapi listrik di rel sehingga cenderung mengabaikan keselamatan.

Salah satu upaya Pemerintah Provinsi Jawa Timur dalam mengatasi permasalahan tersebut adalah dengan memasang fasilitas keselamatan pada perlintasan sebidang, yaitu *Early Warning System (EWS)*.



Gambar 4.6  
Ombudsman RI meminta informasi/penjelasan terkait pengelolaan perlintasan sebidang oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur

a. Kota Surabaya

Menurut PT. KAI DAOP VIII Surabaya, peraturan mengenai perkeretaapian tidak secara jelas mengatur pembagian kewenangan antarinstansi, khususnya antara Pemerintah Pusat dan Daerah. Sebagai penyelenggara di bidang transportasi kereta api, seharusnya penyediaan sarana dan prasarana tidak dibebankan kepada PT. KAI, karena akan ada badan usaha selain PT. KAI yang akan menjadi penyelenggara sarana perkeretaapian di Indonesia

Dalam menyelenggarakan sarana perkeretaapian, PT. KAI melakukan koordinasi dengan Pemerintah Pusat dalam hal ini Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI khususnya terkait mekanisme *Track Access Charge* (TAC) dan *Infrastructure Maintenance and Operation* (IMO).

Mayoritas perlintasan sebidang di Kota Surabaya dikelola oleh Pemerintah Provinsi Jawa Timur dan sudah memiliki fasilitas pengamanan/keselamatan. Namun di Kota Surabaya terdapat perlintasan sebidang yang berjarak kurang dari 1 km antara perlintasan yang satu dengan yang lain, sehingga menimbulkan dampak kemacetan dan rawan kecelakaan. Hal ini sulit dibenahi karena dikelola oleh instansi yang berbeda, yakni PT. KAI dan Pemerintah Daerah. Secara umum, Pemerintah Daerah, khususnya Pemerintah Provinsi Jawa Timur telah berusaha membenahi perlintasan sebidang yang ada di Kota Surabaya dengan menggunakan anggaran Pemerintah Daerah. Namun hingga saat ini, Pemerintah Daerah tidak dapat menyimpulkan mengenai status perlintasan sebidang yang sudah ada. Perlintasan tersebut dikatakan resmi ketika ada nomor/kode register yang diberikan oleh PT. KAI. Tidak ada dokumen yang bisa dijadikan rujukan sebagai dasar untuk menyatakan keresmian perlintasan sebidang dimaksud.

b. Kota Malang

Dalam pengelolaan transportasi di tingkat daerah, Pemerintah Kota Malang mengacu pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam peraturan tersebut tidak dijelaskan mengenai kewenangan Pemerintah Daerah dalam mengelola perkeretaapian sehingga Pemerintah Kota Malang tidak memberikan perhatian khusus pada moda transportasi tersebut, termasuk perlintasan sebidang. Pemerintah Kota Malang menganggap bahwa tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang terbatas pada transportasi darat non-kereta api.



Gambar 4.7

Ombudsman RI meminta informasi/penjelasan terkait pengelolaan perlintasan sebidang oleh Pemerintah Kota Malang

Pemahaman ini menimbulkan permasalahan di daerah terkait pengelolaan fasilitas keselamatan pada perlintasan sebidang, antara lain:

1. Tidak ada alokasi anggaran dalam APBD baik dalam penyediaan maupun pemeliharaan fasilitas pada perlintasan sebidang;
2. Tidak ada koordinasi antarinstansi baik dengan Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi, PT. KAI atau dengan instansi lain yang terkait;
3. Tidak ada penertiban atau pengawasan terhadap perlintasan sebidang yang tidak resmi dan tidak berpaling pintu;
4. Tidak ada rencana pembangunan dan/atau pengelolaan fasilitas keselamatan pada perlintasan sebidang.

#### **4. Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta**

Wawancara dan observasi di Daerah Istimewa Yogyakarta dilakukan di Kota Yogyakarta, Kabupaten Bantul dan Kabupaten Sleman.

##### **a. Kota Yogyakarta**

PT. KAI Daop VI Yogyakarta berkoordinasi dengan Pemerintah Daerah melakukan pendataan perlintasan sebidang untuk dilakukan penataan atau penertiban.

Kewenangan penutupan perlintasan sebidang tersebut berada pada Pemerintah Daerah sesuai dengan status jalan. Namun pelaksanaannya terkendala karena mayoritas perlintasan liar merupakan jalan desa sehingga cenderung mendapatkan penolakan dari warga.

Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta pernah melakukan sosialisasi di sekitar perlintasan sebidang dengan target pembinaan terhadap 5000 warga. Sosialisasi tersebut berjalan sejak tahun 2004, sebelum berlakunya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah diberlakukan. Program tersebut tidak dapat dilanjutkan karena terkendala alokasi anggaran yang tidak memadai.

Selain itu, permasalahan yang dihadapi Pemerintah Daerah dalam penyediaan dan pemeliharaan perlintasan sebidang, antara lain:

1. Tidak ada Anggaran pengadaan alat peringatan dini pada perlintasan sebidang seperti *Early Warning System* (EWS) maupun untuk pemeliharaan prasarana yang sudah tersedia. Kendala tersebut telah disampaikan kepada Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Pusat, tetapi tidak mendapatkan respon sebagaimana mestinya;
2. Rencana penutupan perlintasan liar tidak dapat dilaksanakan karena penolakan dari masyarakat.

#### b. Kabupaten Bantul

Terdapat 15 (lima belas) perlintasan resmi di Kabupaten Bantul, 8 (delapan) diantaranya dilengkapi palang pintu dan 7 (tujuh) tanpa fasilitas keselamatan maupun Petugas Jaga Lintasan .

Salah satu kendala pengelolaan perlintasan sebidang di Kabupaten Bantul adalah ketidakjelasan pembagian tugas dan kewenangan antarinstansi, yakni antara PT. KAI, Pemerintah Pusat, dan Pemerintah Daerah. Seharusnya ada kebijakan yang lebih rinci, misalnya melalui MoU antar instansi sehingga tidak terjadi tumpang tindih kewenangan maupun pembiaran terhadap perlintasan sebidang.

#### c. Kabupaten Sleman

Kendala pengelolaan perlintasan sebidang di Kabupaten Sleman secara umum sama dengan daerah lain, yaitu:

1. Tidak ada Anggaran pengadaan alat peringatan dini pada perlintasan sebidang seperti *Early Warning System* (EWS) maupun untuk pemeliharaan prasarana yang sudah tersedia. Kendala tersebut telah disampaikan kepada Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Pusat, tetapi tidak mendapatkan respon sebagaimana mestinya;
2. Rencana penutupan perlintasan liar tidak dapat dilaksanakan karena penolakan dari masyarakat;
3. Evaluasi perlintasan sebidang yang dilakukan bersama PT. KAI Daop VI Yogyakarta dan Pemerinta Provinsi DIY terkait penertiban perlintasan sebidang yang tidak resmi tidak dapat diimplementasikan karena adanya penolakan dari masyarakat, khususnya pada tingkat kelurahan.

Berdasarkan uraian tersebut diatas, terlihat bahwa peraturan dan kebijakan mengenai pengelolaan perlintasan sebidang di setiap daerah tidak dapat diimplementasikan, mulai dari tahap perencanaan, penyediaan dan evaluasi. Sehingga dapat disimpulkan adanya maladministrasi berupa penyimpangan prosedur dan pembiaran dalam penyediaan pelayanan publik oleh pihak-pihak penyelenggara layanan.

## **BAB V**

### **KENDALA PENGELOLAAN FASILITAS KESELAMATAN DI PERLINTASAN SEBIDANG**

Dengan semakin meningkatnya jumlah pengguna kereta api, maka PT. KAI dituntut untuk lebih meningkatkan keselamatan, ketetapan waktu, kemudahan pelayanan dan kenyamanan. Gangguan terhadap penumpang maupun barang yang diangkut kereta api sangat mempengaruhi kredibilitas operator. Gangguan perjalanan dapat disebabkan kereta api keluar dari rel maupun kecelakaan antara kecelakaan kereta api dengan kendaraan yang melalui jalan umum yang melintasi rel kereta api.

Beberapa permasalahan yang menjadi penyebab kejadian kecelakaan di perlintasan sebidang adalah:

1. Rendahnya disiplin pengguna jalan (pengemudi), misalnya menerobos pintu perlintasan disaat kereta api akan melintas;
2. Kondisi di sekitar perlintasan sebidang dan aspek geometri jalan;
3. Kelalaian penjaga perlintasan;
4. Kurangnya fasilitas keselamatan pada perlintasan sebidang, misalnya rambu, pita pengaduh dan palang pintu.

Sebagaimana diuraikan di awal, fokus utama peneliti dalam kajian ini adalah terkait penyediaan dan pengelolaan fasilitas keselamatan. Berdasarkan data dan informasi yang telah dikumpulkan seperti diuraikan dalam Bab IV, maka secara umum permasalahan tersebut terdapat pada beberapa aspek. Berikut uraiannya:

#### **1. Sosialisasi**

Sosialisasi keselamatan pada perlintasan sebidang adalah salah satu cara yang efektif untuk menekan terjadinya pelanggaran yang berakibat pada kecelakaan di pintu perlintasan. Sebaliknya, minimnya sosialisasi peraturan dan kebijakan yang berkaitan dengan Penyelenggaraan Perkeretaapian berdampak pada rendahnya pemahaman masyarakat akan rambu dan marka jalan serta penggunaan perlintasan sebidang sehingga cenderung menimbulkan potensi kecelakaan. Minimnya sosialisasi dan pengendalian juga mengakibatkan pengguna jalan raya sering mengabaikan aspek keselamatan dengan berbagai alasan, seperti situasi lalu lintas yang padat di ruas jalan. Kurangnya pengetahuan akan aspek keselamatan ini mengakibatkan banyaknya masyarakat yang

tidak mendukung penertiban pada perlintasan sebidang tidak resmi/liar, karena dianggap akan mempersulit akses warga dari satu wilayah ke wilayah lainnya.

Selain kepada masyarakat, sosialisasi peraturan dan kebijakan lintas instansi juga masih dianggap minim karena banyak Pemerintah Daerah khususnya di tingkat kabupaten/kota tidak memahami tanggungjawab dan wewenang masing-masing terkait pengelolaan perlintasan sebidang. Akibatnya, perlintasan sebidang yang sudah ada tidak dikelola dengan baik, khususnya dalam hal penyediaan dan pengoperasian fasilitas keselamatan.

## 2. Penataan Ruang

Salah satu kendala dalam pengelolaan perlintasan sebidang adalah pola penataan ruang di sekitar rel kereta api yang kurang optimal. Hal tersebut kemudian menimbulkan permasalahan baru, antara lain:

- a. Tumbuhnya pemukiman yang dapat menimbulkan perlintasan liar;
- b. Banyaknya bangunan yang berada pada ruang manfaat jalur kereta api yang mengganggu jarak pandang bebas pengguna jalan dan masinis di perlintasan;
- c. Minimnya ketersediaan ruang lahan untuk pendirian pos penjaga di perlintasan sebidang.

Cara yang paling efektif untuk menghilangkan permasalahan tersebut adalah dengan membuat jalan rel tidak lagi bersinggungan dengan jalan umum atau tidak sebidang. Hal ini bisa dicapai melalui pendekatan fisik yaitu dengan membuat *fly over* atau *underpass* untuk menggantikan perlintasan sebidang, akan tetapi ini tidak mudah untuk dilakukan, banyaknya bangunan yang timbul pada ruang manfaat jalan atau di sekitar perlintasan sebidang dikarenakan efek tumbuhnya bangunan atau pemukiman di sekitar ruas jalan yang melintasi perlintasan sebidang, sehingga hal tersebut dapat menjadi masalah pembebasan lahan apabila dibuat pendekatan fisik seperti *fly over* atau *underpass* karena lahan di sekitar perlintasan telah terhimpit oleh bangunan-bangunan.

## 3. Alokasi Anggaran

Yang termasuk dalam kewajiban dan pengoperasian infrastruktur adalah biaya total untuk perawatan dan penyelenggaraan prasarana perkeretapian. Karena prasarana perkeretaapian adalah milik pemerintah dalam hal ini Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI, maka biaya penyelenggaraan dan perawatan seharusnya

menjadi kewajiban Pemerintah. Konsekuensinya, Pemerintah diharuskan membayar biaya kepada pihak yang menyelenggarakan dan merawat prasarana perkeretaapian. Penyediaan dana untuk perawatan dan penyelenggaraan prasarana perkeretaapian diatur dalam Peraturan Presiden 53 Tahun 2012 tentang Kewajiban Pelayanan Publik dan Subsidi Angkutan Perintis bidang Perkeretaapian, biaya penggunaan prasarana perkeretaapian milik Negara, serta perawatan dan pengoperasian Prasarana Perkeretaapian milik Negara. Dalam Perpres tersebut, Penyediaan dana untuk perawatan prasarana diatur dalam Pasal 16 hingga Pasal 19, sementara penyediaan dana untuk penyelenggaraan prasarana diatur dalam Pasal 20 hingga Pasal 22.

Perawatan prasarana kereta api pada dasarnya dilaksanakan oleh penyelenggara prasarana yang ditetapkan melalui pelelangan umum. Dalam hal pelelangan umum tidak dilaksanakan, maka Menteri Perhubungan menunjuk Badan Usaha Milik Negara prasarana untuk merawat sarana perkeretaapian milik Negara, akan tetapi karena belum ada Badan Usaha Milik Negara prasarana perkeretaapian yang terbentuk, Pemerintah dalam hal ini Menteri Perhubungan dapat menugaskan Badan Usaha penyelenggara sarana perkeretaapian untuk melaksanakan perawatan prasaranan perkeretaapian. Penugasan tersebut harus dilakukan selambat-lambatnya pada bulan Januari setiap tahunnya.

Dalam rangka perawatan prasarana perkeretaapian milik Negara, pemerintah melalui Menteri Perhubungan mengalokasikan dana dalam APBN/APBNP. Setelah menerima alokasi pendanaan, maka DIPA dapat diterbitkan. Jumlah maksimum dana perawatan prasarana tidak boleh melebihi anggaran yang dialokasikan dalam APBN/APBNP. Biaya perawatan diperhitungkan berdasarkan pedoman yang diterbitkan oleh Menteri Perhubungan dalam hal ini berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 62 Tahun 2013 tentang Pedoman Perhitungan Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian Milik Negara. Setelah menerima DIPA, Pemerintah dapat menandatangani kontrak dengan Badan Usaha yang memperoleh penugasan melakukan perawatan prasarana dalam hal ini adalah PT. KAI.

Dari ketentuan tersebut, dapat ditegaskan bahwa biaya penggunaan prasarana perkeretaapian atau sering dikenal dengan *Track Access Charge (TAC)* adalah biaya yang harus dibayar oleh penyelenggara sarana perkeretaapian dalam hal ini PT. KAI. Prasarana perkeretaapian melingkupi jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api. Fasilitas operasi kereta api adalah segala fasilitas yang diperlukan agar kereta api dapat dioperasikan, yang meliputi persinyalan, telekomunikasi dan tenaga listrik.

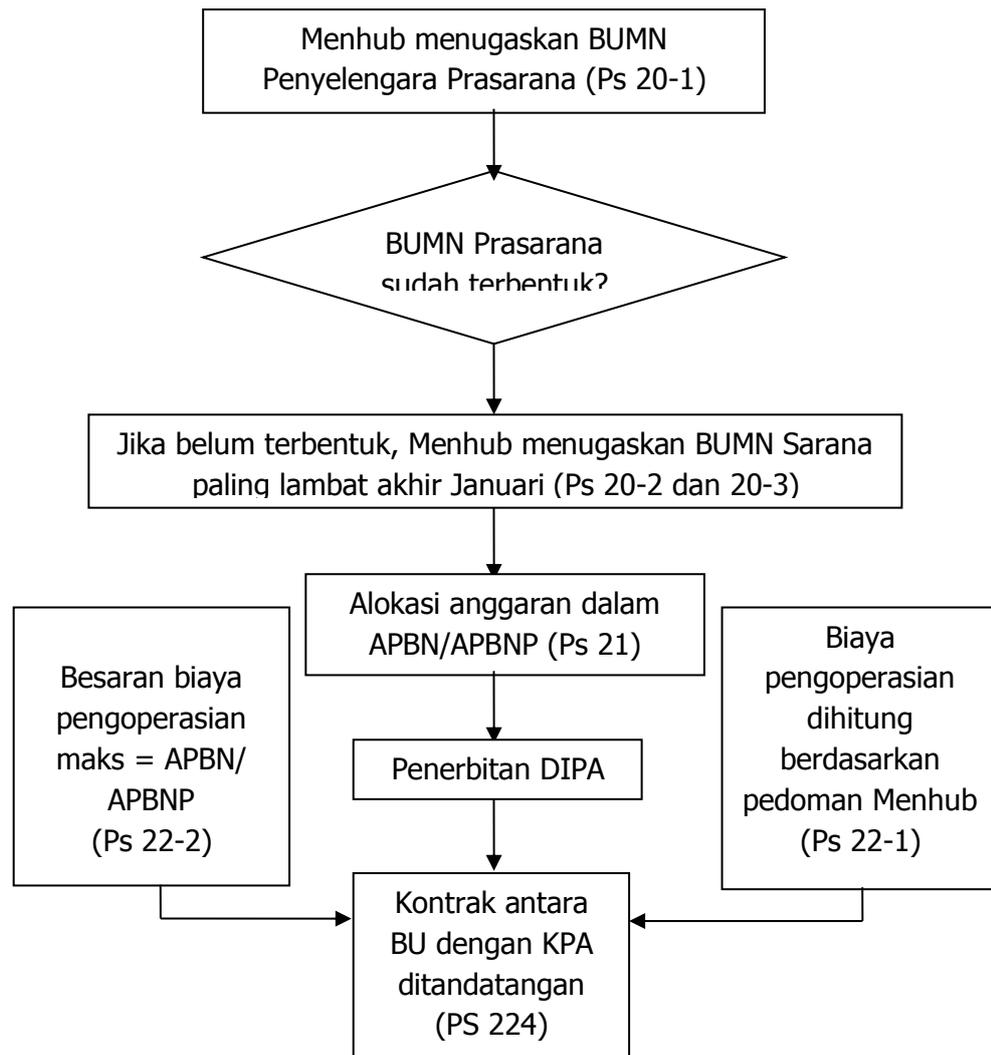


Diagram 5.1. Alokasi APBN untuk sarana dan prasarana  
*(Sumber: Permenhub No. 62 Tahun 2013)*

Anggaran untuk perawatan dan pengoperasian prasarana kereta milik Negara tersebut bersumber dari DIPA Satuan Kerja Pengembangan Peningkatan dan Perawatan Prasarana Perkeretaapian dengan jangka waktu pelaksanaan yang ditentukan yang dikururkan oleh Kementerian Perhubungan. Oleh karena itu, teknis perawatan di fasilitas operasi perlintasan sebidang, seperti persinyalan dan alat pendukung pintu perlintasan menjadi prioritas PT. KAI sebagai Badan Usaha yang ditunjuk Pemerintah untuk melakukan perawatan prasarana perkeretaapian.

Terhadap perawatan prasarana perkeretaapian sebagaimana diuraikan diatas, tidak ada batasan yang jelas antara pengelolaan PT,KAI dan Pemerintah Daerah. Beberapa Pemerintah Daerah mengeluhkan tidak adanya koordinasi atau dukungan dari PT. KAI kepada Pemerintah Daerah untuk melakukan perawatan fasilitas operasi di perlintasan

sebidang. Di satu sisi, PT. KAI memiliki sumber dana dalam hal perawatan sarana dan prasarana perkeretaapian. Namun dana tersebut tidak dapat dialokasikan untuk perlintasan sebidang yang dikelola oleh Pemerintah Daerah, karena merupakan tanggung jawab dan kewenangan berada pada Pemerintah Daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

#### 4. Fasilitas dan Sumber Daya Manusia

Tingginya angka kecelakaan yang terjadi pada perlintasan sebidang di Pulau Jawa salah satunya disebabkan oleh minimnya fasilitas keselamatan dan SDM sebagaimana diamanatkan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Kondisi ini juga berkaitan dengan alokasi anggaran yang tidak memadai, baik untuk menyediakan fasilitas seperti palang pintu, maupun mengupah penjaga pintu perlintasan yang kompeten. Selain itu, penggunaan *Early Warning System* (peringatan dini) juga belum menjadi prioritas bagi sebagian besar Pemerintah/ Pemerintah Daerah.

Terhadap ketersediaan dan pola pembinaan sumber daya manusia sebagai penjaga pintu perlintasan juga menjadi kendala dalam pelaksanaannya oleh pemerintah daerah. Sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat 3 Permenhub No. 19 Tahun 2011 tentang sertifikat kecakapan penjaga perlintasan kereta api. Dalam ketentuan tersebut ditegaskan bahwa penjaga perlintasan kereta api harus memenuhi standar kompetensi yang terdiri atas :

- a. Mengetahui dan memahami peraturan perundangan yang terkait dengan operasi kereta api terutama tanda dan marka;
- b. Mampu mengoperasikan peralatan perlintasan dan peralatan kerja lainnya;
- c. Mengetahui, memahami dan menguasai jadwal perjalanan kereta api di wilayah kerjanya;
- d. Mampu dan cakap mengoperasikan peralatan telekomunikasi perkeretaapian;
- e. Mampu dan cakap mengambil tindakan darurat dalam hal peralatan perlintasan kereta api tidak berfungsi;
- f. Mengetahui, memahami dan menguasai wilayah kerjanya terhadap perjalanan kereta api;
- g. Pengetahuan, keterampilan, dan sikap dalam menjaga perlintasan kereta api.

Selain itu penjaga perlintasan juga diwajibkan memiliki sertifikat kompetensi, namun status penjaga tersebut yang menjadi permasalahan, dikarenakan pemerintah daerah sulit

untuk memberi upah atau hak-hak petugas karena tidak termasuk dalam kategori Aparatur Sipil Negara (ASN). Di beberapa daerah, pengelolaan ini akhirnya diberikan kepada pihak ketiga, sehingga berpotensi luput dari pengawasan pemerintah.

## 5. Peranan Pemerintah Daerah

Dalam Pasal 92 UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian Jo. Pasal 83 Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 menyebutkan pembangunan, pengoperasian, perawatan, dan keselamatan perpotongan jalur kereta api dan jalan menjadi tanggungjawab pemegang izin. Artinya, tanggung jawab pengadaan fasilitas keamanan perlintasan kereta api adalah Pemerintah atau Pemerintah Daerah sesuai dengan status jalan. Jika perlintasan sebidang berada di jalan provinsi, maka tanggungjawabnya ada pada Pemerintah Provinsi, perlintasan yang terletak di jalan kabupaten/kota, tanggungjawabnya ada pada Pemerintah Kota/Pemerintah Daerah dan perlintasan yang terletak di jalan nasional adalah tanggungjawab pemerintah pusat.

Ditegaskan pula dalam UU Nomor 23 Tahun 2007 pembukaan perlintasan kereta api harus dengan izin Direktorat Jendral Perkeretaapian dan perlintasan liar yang tidak berpalang pintu harus ditutup. Penutupan perlintasan liar atau tanpa palang pintu tersebut menjadi tanggung jawab pemerintah daerah. Yang menjadi permasalahan saat ini adalah Pemerintah Daerah terkendala karena masalah keuangan dan kondisi sosial masyarakat.

Evaluasi dari Pemerintah Daerah menjadi penting karena berkaitan dengan antisipasi pertumbuhan perlintasan sebidang yang selalu meningkat jumlahnya. Inventarisasi perlintasan sebidang yang tidak resmi juga harus selalu diupayakan untuk ditutup. Jumlah perlintasan sebidang dari tahun ke tahun terus mengalami peningkatan terutama yang liar dan hal ini jika dibiarkan sangat berbahaya dan semakin menimbulkan potensi terjadinya kecelakaan.

Sehingga apabila dikategorikan dari bentuk pelaksanaannya, kendala yang dihadapi oleh pemerintah daerah adalah sebagai berikut :

No	Pelaksanaan	Kendala
1	Penyediaan	a. Anggaran b. Sumber daya manusia
2	Penertiban	a. Anggaran c. Aspek sosial

Tabel 6.1  
Kendala pengelolaan perlintasan sebidang

## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

1. Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian mengamanatkan agar perpotongan antara jalur kereta api dengan jalan dibuat tidak sebidang. Perlintasan sebidang hanya dapat dilakukan dengan tetap menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dan lalu lintas jalan.
2. Salah satu fasilitas keselamatan pada perlintasan sebidang adalah palang pintu yang dijaga oleh petugas yang kompeten. Pengelolaan perlintasan sebidang dilaksanakan oleh beberapa instansi, yaitu Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah dan PT. KAI. Penyediaan fasilitas keselamatan pada perlintasan sebidang termasuk dalam lingkup pelayanan barang oleh instansi pemerintah yang sebagian atau seluruh dananya bersumber dari anggaran pendapatan dan belanja negara dan/atau anggaran pendapatan dan belanja daerah (APBN/APBD).
3. Pengelolaan perlintasan sebidang meliputi 3 (tiga) tahapan, yaitu: perencanaan, pelaksanaan dan evaluasi. Tingginya angka kecelakaan yang terjadi pada perlintasan sebidang disebabkan oleh pengelolaan yang tidak optimal dalam ketiga tahapan tersebut.
4. Kendala pengelolaan perlintasan sebidang meliputi hal-hal sebagai berikut:
  - a. Peraturan dan kebijakan yang tidak sinkron sehingga sulit diimplementasikan (*lihat uraian permasalahan kebijakan pada Bab III*);
  - b. Minimnya pemahaman para pemangku kepentingan mengenai tugas dan kewenangan setiap instansi, khususnya Pemerintah Daerah;
  - c. Minimnya Sumber Daya Manusia (SDM) dan alokasi anggaran;
  - d. Pola penataan ruang di sekitar rel kereta api yang tidak terencana sehingga menimbulkan tumbuhnya pemukiman dan perlintasan liar serta banyaknya bangunan yang berada pada ruang manfaat jalur kereta api yang mengganggu jarak pandang pengguna jalan dan masinis di perlintasan sebidang;
  - e. Tidak ada evaluasi terhadap keberadaan perlintasan sebidang membuat perlintasan sebidang yang tidak resmi dan tidak berpalang pintu tetap beroperasi dan mengakibatkan kecelakaan;
  - f. Kurangnya pemahaman, kesadaran dan kedisiplinan masyarakat dalam berlalu lintas sehingga cenderung mengabaikan aspek keselamatan, khususnya pada perlintasan sebidang.

5. Berdasarkan hasil wawancara dan observasi di beberapa daerah di Pulau Jawa, ditemukan maladministrasi dalam pengelolaan fasilitas keselamatan pada perlintasan sebidang, yaitu penyimpangan prosedur, tidak kompeten, dan pengabaian kewajiban.

## **B. SARAN**

1. Menteri Perhubungan RI segera menyusun mekanisme evaluasi terhadap keberadaan perlintasan sebidang;
2. Pemerintah Daerah segera melakukan pendataan dan kajian terhadap perlintasan sebidang sesuai dengan mekanisme yang telah disusun sebagaimana poin (1) diatas. Berdasarkan hasil kajian dimaksud, Pemerintah Daerah menentukan perlintasan yang tergolong jalur utama atau jalur alternatif. Jalur utama harus segera dilengkapi dengan fasilitas keselamatan yaitu palang pintu dan penjaga lintasan sesuai dengan prosedur yang berlaku, sedangkan jalur yang bersifat alternatif harus ditutup;
3. Menteri Perhubungan RI, Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat RI, Menteri Dalam Negeri RI, dan PT. KAI berkoordinasi mengenai pengelolaan perlintasan sebidang, khususnya terkait pembagian tanggung jawab dan kewenangan dalam penyediaan, perawatan dan penertiban perlintasan sebidang;
4. Menteri Perhubungan RI merevisi dan/atau mencabut peraturan terkait pengelolaan perlintasan sebidang, dalam hal prosedur pembangunan, jangka waktu pengoperasian, serta evaluasi dan penertiban sebagaimana telaah Ombudsman RI yang diuraikan dalam Bab III;
5. Untuk memenuhi Peraturan Pemerintah Nomor 56 tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian dan aturan terkait lainnya, maka Pemerintah segera membentuk badan usaha penyelenggara prasarana perkeretaapian dalam rangka efektivitas pengelolaan fasilitas perkeretaapian;
6. Pemerintah Daerah membentuk fungsi yang bertanggung jawab mengelola perkeretaapian di tingkat daerah.

## DAFTAR PUSTAKA

Jumlah Kecelakaan di Pelintasan KA Meningkatkan Dua Kali Lipat,  
[www.kompas.com](http://www.kompas.com), 7 Desember 2015

Angka Kecelakaan di Pelintasan KA Meningkatkan,  
<http://surabaya.tribunnews.com/2015/12/30/angka-kecelakaan-di-pelintasan-ka-meningkat>, 30 Desember 2015.

10 Orang Jadi Korban Kecelakaan Pelintasan Kereta Api di Bandung Raya,  
<http://www.pikiran-rakyat.com/jawa-barat/2016/08/23/10-orang-jadi-korban-kecelakaan-pelintasan-ka-di-bandung-raya-378050>, 23 Agustus 2016.

6000 Pelintasan Sebidang Tidak Dijaga,  
[http://www.suaramerdeka.com/v1/index.php/ramadan/ramadan\\_news/2013/07/30/166553/-6.000-Pelintasan-Sebidang-Tidak-Dijaga](http://www.suaramerdeka.com/v1/index.php/ramadan/ramadan_news/2013/07/30/166553/-6.000-Pelintasan-Sebidang-Tidak-Dijaga), 23 Juli 2013.

Republik Indonesia. Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Republik Indonesia. Undang-undang Nomor 37 Tahun 2008 tentang Ombudsman Republik Indonesia.

Republik Indonesia. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Republik Indonesia. Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.

Republik Indonesia. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian.

Republik Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 10 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Peralatan Persinyalan Perkeretaapian.

Republik Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan Antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain.

Republik Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian.

Foto Sampul diambil dari :

<http://poskotanews.com/cms/wp-content/uploads/2015/12/perlintasan-rel-2.jpg>