

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Negara Indonesia adalah suatu negara yang dimana letak geografisnya terbilang cukup strategis, oleh karena hal tersebut negara Indonesia merupakan penentu suatu hubungan antara negara satu dengan negara lainnya. Dengan kondisi geografis negara Indonesia ini, maka mampu memperlancar kelangsungan suatu rotasi perekonomian, melindungi atau menjaga persatuan dan kesatuan. Dengan melihat hal tersebut, hubungan dengan negara lain sangat diperlukan sehingga dalam hal ini membutuhkan suatu sistem pengangkutan yang sangat memadai. Sistem pengangkutan ini terbilang penting karena berperan untuk mendorong serta menjamin ataupun sebagai penunjang pelaksana untuk keseluruhan pembangunan pada suatu daerah di Indonesia dan pembangunan nasional.

Pembangunan nasional merupakan suatu kegiatan yang bertujuan untuk kesejahteraan masyarakat sesuai cita-cita bangsa sebagaimana tercantum dalam alinea keempat Pembukaan Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945. Keberhasilan suatu pembangunan dibidang perekonomian dalam suatu negara yang terdukung dengan stabilitas nasional yang sangat bagus, mampu membawa negara tersebut untuk mencapai target keberhasilan bidang pembangunan baik dari aspek

kehidupan bagi kesejahteraan masyarakat secara cepat dan segera terwujud. Untuk mewujudkan kesejahteraan masyarakat dapat didukung dengan adanya suatu sarana transportasi.

Pembangunan bidang transportasi di wilayah Indonesia menjadi tanggung jawab Kementerian Perhubungan Republik Indonesia terdiri dari berbagai transportasi yaitu, transportasi darat, transportasi laut, transportasi di bidang kereta api, serta transportasi udara. Pembangunan transportasi adalah salah satu faktor yang memiliki peran penting dalam mewujudkan kelancaran pengangkutan suatu barang dan penumpang antar daerah. Keseluruhan dari sarana transportasi ini memiliki kegunaan ataupun fungsi yang penting sebagai sarana kegiatan bagi kebutuhan dan keperluan masyarakat.

Kemajuan pada bidang perhubungan dengan berbagai moda transportasi membutuhkan pengaturan yang baik dalam rangka melindungi masyarakat dan kemajuan bangsa. Oleh karena itu, dibutuhkan pembangunan hukum dalam bidang perhubungan untuk mendorong tercapainya tujuan pembangunan. Pengaturan bidang perhubungan darat antara lain tercantum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian beserta peraturan pelaksanaannya. Kedua undang-undang tersebut telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.

Transportasi juga bukan hanya membahas tentang perpindahan penumpang maupun barang dari tempat satu ketempat lainnya, melainkan juga tentang pengembangan teknologi. Disamping pengembangan teknologi mengenai pendistribusian jasa serta barang, kenaikan mobilitas masyarakat yang tinggi dari tempat satu ketempat lainnya juga perlu didukung dengan suatu sistem transportasi yang cukup nyaman, aman dan mengutamakan keselamatan bagi kalangan masyarakat.<sup>1</sup> Sistem transportasi tersebut salah satunya berupa moda transportasi yang disebut kereta api.

Namun, dengan seperti itu pelaksana maupun penyelenggara kereta api tetaplah wajib memperhatikan keselamatan masyarakat yang berdasarkan pada Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Untuk saat ini kereta api merupakan salah satu sarana transportasi yang sangat digandrungi serta menjadi target utama para pengguna angkutan umum, dikarenakan mempertimbangkan beberapa hal antara lain, kereta memiliki energi yang cukup hemat, hemat dalam kegunaan ruang, rendahnya dalam pencemaran udara, serta dalam segi keselamatan serta jaminan para penumpang. Disisi lain kereta api juga mempunyai tingkat keselamatan dan keamanan yang lebih tinggi jika dibandingkan dengan angkutan-angkutan umum lainnya.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Afrizal Riyadi, 2016, “Tanggung Jawab PT Kereta Api Indonesia (PERSERO) Sebagai Perusahaan Jasa Pengangkutan Terhadap Keselamatan Penumpang Kereta Di Perlintasan Sebidang”, *Diponegoro Law Review* Volume 5, Nomor 2, hlm. 2, <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/dlr/article/download/10755/10435>, Diakses pada 5 Januari 2022 Pukul 14.46 WIB.

<sup>2</sup> Ary Putra Iswanto, dkk, 2021, “Analisis Pemahaman Dan Pelanggaran Early Warning System (EWS) Terhadap Angka Kecelakaan Di Perlintasan Sebidang Dengan Metode *Chi-square*”, *Perkeretaapian Indonesia* Volume V Nomor 1, hlm.10-11, <https://jurnal.ppi.ac.id/jpi/article/view/133/84>, Diakses pada 27 Desember 2021 Pukul 21.49 WIB.

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.<sup>3</sup> Kereta Api merupakan moda transportasi darat yang memiliki jalur yang biasanya disebut dengan istilah jalan rel. Jalan rel adalah satu kesatuan konstruksi yang terbuat dari baja, beton, atau konstruksi lain yang terletak di permukaan, di bawah, dan di atas tanah atau bergantung beserta perangkatnya yang mengarahkan jalannya kereta api.<sup>4</sup> Pembangunan jalan rel yang telah dilaksanakan ada yang menjadi satu dengan jalan sehingga terjadi perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan Jalan. Dengan kondisi adanya perlintasan sebidang, maka berpotensi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dari adanya perlintasan sebidang tersebut tentu membawa dampak maupun risiko kecelakaan bagi lalu lintas jalan dan kereta api antara lain: 1) mulai dari keterlambatan perjalanan kereta api pada saat melintas di area perlintasan sebidang tersebut; 2) hambatan pada kelancaran lalu lintas jalan dengan adanya penutupan perlintasan sebidang; 3) selain itu, tingginya tingkat kerusakan jalan pada area perlintasan sebidang tersebut, khususnya pada titik pertemuan antara aspal maupun beton dengan bagian rel kereta api; 4) seringkali roda kendaraan tepatnya sepeda motor yang sering terjepit pada saat akan melintas di atas rel kereta api tersebut; 5) seringkali terjadinya potensi kecelakaan yang disebabkan

---

<sup>3</sup> Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

<sup>4</sup> Pasal 1 angka 7 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

oleh “kelalaian” pengendara kendaraan umum tersebut.<sup>5</sup> Dengan demikian, persoalan perlintasan sebidang perlu penanganan secara serius dari pemerintah.

Kondisi sistem perlintasan pada jalur perlintasan sebidang sendiri merupakan salah satu titik yang mampu menimbulkan salah satu masalah pada sistem perlintasan antar berbagai jenis moda transportasi. Fungsi pada sistem kendali perlintasan antara pertemuan dua jalur sarana transportasi tersebut dapat menimbulkan kemacetan yang cukup panjang serta mampu mengakibatkan risiko terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas antara kendaraan umum dengan kereta api. Dengan melihat beberapa kenyataan yang sering terjadi pada umumnya, tidak semua jalur perlintasan kereta api dilengkapi dengan palang pintu maupun rambu-rambu. Sehingga kondisi seperti inilah yang mampu menyebabkan potensi adanya kecelakaan antara suatu kereta api dengan pemakai jalan apabila pelaksanaan keselamatan perlintasan sebidang tidak dijalankan sesuai aturan dengan baik serta tidak dilengkapi sarana prasarana yang cukup memadai.

Dengan melihat beberapa karakteristiknya, kereta api sendiri mendapatkan prioritas utama dibandingkan dengan beberapa kendaraan umum lainnya. kendaraan umum wajib mendahulukan ataupun mengutamakan kereta api yang sebagaimana sudah disebutkan dalam Pasal

---

<sup>5</sup> Materi berasal dari Dosen Teknik Sipil Universitas Katolik Soegijapranata oleh Bapak Ir. Drs. Djoko Setijowarno, MT, “Peningkatan Keselamatan Pada Perpotongan Antara Jalan Nasional dengan Jalur Kereta Api”, Disusun Oleh Kepala BBPJN Jawa Timur-Bali, Surabaya 17 Maret 2022, Slide 10.

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 pada Kendaraan yang lebih dahulu melintasi rel.<sup>6</sup>

Ketentuan Pasal 114 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tersebut sejalan dengan ketentuan Pasal 124 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 yang mengatur: “Pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api”. Demikian pula pada penjelasan Pasal 118 huruf b Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 disebutkan antara lain bahwa tempat tertentu yang dapat membahayakan adalah tempat yang mendekati perlintasan sebidang dan persimpangan.

Jika merujuk pada ketentuan Pasal 91 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, maka pada dasarnya perpotongan antara jalur kereta api dan jalan dibuat tidak sebidang. Namun pada ketentuan Pasal 91 ayat (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, diatur bahwa pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya dapat dilakukan dengan tetap menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dan lalu lintas jalan. Dengan melihat pada ketentuan tersebut, maka pada dasarnya perpotongan sebidang hanya dapat dilakukan dengan

---

<sup>6</sup> Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, [https://www.dpr.go.id/dokjidi/document/uu/UU\\_2009\\_22.pdf](https://www.dpr.go.id/dokjidi/document/uu/UU_2009_22.pdf), Diakses pada 31 Mei 2022 Pukul 22.20 WIB.

tetap menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dan lalu lintas jalan. Hal ini dapat dipahami karena karakteristik kereta api yang tidak bisa berhenti secara mendadak sehingga pada perlintasan sebidang atau perpotongan sebidang perlu diatur secara ketat.

Karakteristik kereta api juga dapat dibilang seperti jalur jalan tol, yakni dimana jalur perlintasan tersebut harus terbebaskan dari berbagai jenis kendala dan hambatan selama perjalanan kereta api sedang berlangsung. Namun, sangat disayangkan juga karena karakteristik kereta api tersebut masih kurang dipahami oleh sebagian besar para pemakai jalan. Terlebih lagi dengan melihat berbagai faktor kedisiplinan beberapa masyarakat berlalu lintas yang terbilang cukup rendah.<sup>7</sup> Dengan melihat beberapa karakteristik yang sudah dijelaskan di atas sangat memungkinkan timbulnya faktor-faktor yang mampu mempengaruhi terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas pada area perlintasan sebidang yang terjadi antara jalan raya dengan jalan pada perlintasan kereta api. Berdasarkan data dari PT. Kereta Api Indonesia dicatat bahwa sepanjang awal Oktober 2020 telah terjadi 198 kecelakaan di area perlintasan sebidang. Hal tersebut karena masih kurang dan rendahnya tingkat kedisiplinan masyarakat dalam sistem berlalu lintas pada area perlintasan sebidang kereta api tersebut.<sup>8</sup> Di Jawa Timur

---

<sup>7</sup> Umar Faruq, 2018, “Studi Pengaruh Perlintasan Sebidang Jalan Dengan Rel Kereta Api Terhadap Karakteristik Lalu Lintas (Studi Kasus: Perlintasan Kereta Api Jalan Bung Tomo Surabaya)”, Universitas 17 Agustus 1945, Hal 1-2, <http://repository.untag-sby.ac.id/737/2/BAB%201.pdf>, Diakses pada 6 Maret 2022 Pukul 00.07 WIB.

<sup>8</sup> Internet, “Kedisiplinan Rendah, Terjadi 198 Kecelakaan di Perlintasan Sebidang KA”, 8 Oktober 2020, [https://www.kai.id/information/full\\_news/4045-kedisiplinan-rendah-terjadi-198-kecelakaan-di-perlintasan-sebidang-ka](https://www.kai.id/information/full_news/4045-kedisiplinan-rendah-terjadi-198-kecelakaan-di-perlintasan-sebidang-ka), Diakses pada 1 Februari 2022 Pukul 13.24 WIB.

sepanjang tahun 2016 tingkat kecelakaan mencapai hingga 30 kasus, sedangkan pada tahun 2017 meningkat hingga 47 kasus kecelakaan, sedangkan pada tahun 2018 terjadi 51 kasus kecelakaan serta pada tahun 2019 tercatat 53 kasus kecelakaan mengenai perlintasan sebidang tersebut. Suprpto.<sup>9</sup> Di daerah Jakarta sepanjang Januari hingga September 2020 sudah ada 17 kecelakaan terjadi di beberapa titik jalur perlintasan. Dari kecelakaan tersebut Eko Purwanto selaku President PT KAI Daerah Operasi 1 Jakarta menjelaskan bahwa data korban yang sudah meninggal terdapat 4 orang, 6 orang luka berat, serta sebanyak 10 orang terluka ringan.<sup>10</sup> Di Medan sepanjang Januari sampai Desember 2021 sudah tercatat 19 kecelakaan di beberapa titik perlintasan sebidang kereta api dengan data tercatat 8 orang korban telah meninggal dunia, korban yang terluka ringan sebanyak 13 orang.<sup>11</sup> Di Kota Semarang dalam sehari, 2 warga Semarang tersambar kereta api, 1 tewas 1 luka, hingga PT KAI meminta perhatian pemerintah daerah.<sup>12</sup> Meskipun PT KAI sebagai penyelenggara sarana perkeretaapian, tetapi sesuai ketentuan Pasal 133 ayat (1) huruf a Undang-

---

<sup>9</sup> Internet, Ratna Puspita, “Tren Kecelakaan di Perlintasan Sebidang Meningkat”, Rabu 14 Oktober 2020 20:26, <https://republika.co.id/berita/qj71ca428/tren-kecelakaan-di-perlintasan-sebidang-meningkat>, Diakses pada 1 Februari 2022 Pukul 13.47 WIB.

<sup>10</sup> Internet, Muhammad Idsa Bustomi, “Ada 17 Kecelakaan di Perlintasan Sebidang Sejak Januari, PT KAI Ajak Warga Lebih Waspada”, 14 Oktober 2021 19:39, <https://megapolitan.kompas.com/read/2020/10/14/19392981/ada-17-kecelakaan-di-perlintasan-sebidang-sejak-januari-pt-kai-ajak-warga?page=all>, Diakses pada 1 Februari 2022 Pukul 14.06 WIB.

<sup>11</sup> Internet, “Tekan Angka Kecelakaan di Perlintasan Sebidang, KAI Lakukan Ini, 24 Desember 2021 16:25, <https://waspada.co.id/2021/12/tekan-angka-kecelakaan-di-perlintasan-sebidang-kai-lakukan-ini/>, Diakses pada 1 Februari 2022 Pukul 14.18 WIB.

<sup>12</sup> Rahdyan Trijoko Pamungkas, “Dalam sehari, 2 Warga Semarang Tersambar Kereta Api, 1 Tewas 1 Luka, PT KAI Minta Perhatian Pemda.”, Tribun Jateng, Semarang: 31 Juli 2021, <https://jateng.tribunnews.com/2021/07/31/dalam-sehari-2-warga-semarang-tersambar-kereta-api-1-tewas-1-luka-pt-kai-minta-perhatian-pemda>, Diakses pada 23 Februari 2022 Pukul 08.58 WIB.

Undang Nomor 23 Tahun 2007 diatur bahwa dalam penyelenggaraan pengangkutan orang dengan kereta api, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengutamakan keselamatan dan keamanan orang. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan Afrizal Riyadi, Rinitami Njatrijani dan Siti Mahmudah.<sup>13</sup>

Adanya pemahaman bahwa kecelakaan pada perlintasan sebidang merupakan kecelakaan kereta api sehingga masyarakat beranggapan bahwa pihak kereta api yang selalu dipermasalahkan.<sup>14</sup> Namun, sesuai dengan ketentuan Pasal 114 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 sudah diatur bahwa pada perlintasan sebidang dan jalan pengemudi berkendara wajib mendahulukan kereta api yang melintas dan berkendara wajib berhenti ketika sinyal berbunyi, palang pintu di tutup, serta isyarat lainnya. Dengan demikian, pemakai jalan wajib mematuhi semua rambu-rambu jalan di perlintasan sebidang sesuai peraturan yang berlaku.<sup>15</sup> Sesuai ketentuan Pasal 110 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api diatur: “Dalam hal terjadi pelanggaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) yang menyebabkan kecelakaan, maka hal ini bukan merupakan kecelakaan perkeretaapian.”

---

<sup>13</sup> Afrizal Riyadi, dkk, 2016, “Tanggung Jawab Kereta Api Indonesia (Persero) Sebagai Perlintasan Jasa Pengangkutan Terhadap Keselamatan Penumpang Kereta Di Perlintasan Sebidang”, Volume 5 Nomor 2, Hal 4, <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/dlr/article/view/10755>, Diakses pada 25 Januari 2022 Pukul 19.22 WIB.

<sup>14</sup> Biro Komunikasi Dan Informasi Publik, “Kecelakaan di perlintasan sebidang bukan kecelakaan kereta api”, 11 September 2012, <http://dephub.go.id/post/read/kecelakaan-di-perlintasan-sebidang-bukan-kecelakaan-kereta-api-14648>, Diakses pada 23 Februari 2022 Pukul 11.45 WIB.

<sup>15</sup> Ibid.

Namun tidak jarang bahwa perlengkapan keselamatan juga tidak terdapat pada perlintasan sebidang seperti yang terjadi di Jawa Timur bahwa kecelakaan di area perlintasan sebidang yang mengakibatkan korban sebanyak 6 korban jiwa, 13 luka-luka. Dikarenakan tidak adanya palang pintu dan peringatan tentang keselamatan perlintasan sebidang. Selain itu, sopir kendaraan umum tersebut dianggap lalai sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas di area perlintasan sebidang tersebut.<sup>16</sup> Di daerah Lumajang, Jawa Timur salah satu faktor lainnya juga berupa kurang terpenuhinya kelengkapan isyarat pada perlintasan area tersebut. Salah satunya adalah portal pemasangan pada pemakai jalan kurang tampak bagi pengendara sehingga dapat menimbulkan kecelakaan.<sup>17</sup> Penanganan pada perlintasan sebidang akan mampu memberikan pilihan tindakan (penanganan) yang tepat sesuai persis dengan acuan atau pedoman agar menambah maupun meningkatkan keselamatan pada area sekitar perlintasan sebidang kereta api di Kota Semarang.

Demikian pula pada hasil observasi awal yang dilakukan penulis ditemukan di Kota Semarang ditemukan adanya perlintasan sebidang yang kurang memenuhi standar dan mengalami kerusakan serta sistem proteksi perlindungan keselamatan pada perlintasan sebidang yang tidak memadai.

---

<sup>16</sup> Adhar Muttaqin, “Sopir Bus Tertabrak Kereta Api di Tulungagung jadi Tersangka”, detikJatim, 01 Maret 2022, <https://www.detik.com/jatim/hukum-dan-kriminal/d-5963299/sopir-bus-tertabrak-kereta-api-di-tulungagung-jadi-tersangka>, Diakses pada 01 Maret 2022 Pukul 14.24 WIB.

<sup>17</sup> Yakub Mulyo, “Perempuan Bonceng 2 Anak Nyaris Tertabrak KA Gegara Motor Mogok di Rel”, detikNews, 09 Desember 2021 22.48 WIB, <https://news.detik.com/berita-jawa-timur/d-5848468/perempuan-bonceng-2-anak-nyaris-tertabrak-ka-gegara-motor-mogok-di-rel>, Diakses pada 24 Februari 2022 Pukul 14.10 WIB.

Hal ini sangat membahayakan bagi pengendara kendaraan umum. Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan maka perlu dilakukan penelitian dengan judul Pelindungan Keselamatan Bagi Perjalanan Kereta Api Dan Pemakai Jalan Pada Perlintasan Sebidang Di Wilayah Kota Semarang.

## **B. RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan, maka dirumuskan masalah dalam penelitian ini yang terdiri dari:

1. Bagaimana Pengaturan Perlintasan Sebidang Dalam Rangka Pelindungan Keselamatan Bagi Perjalanan Kereta Api Dan Pemakai Jalan Pada Perlintasan Sebidang di Wilayah Kota Semarang?
2. Bagaimana Pelaksanaan Pelindungan Keselamatan Bagi Perjalanan Kereta Api Dan Pemakai Jalan Pada Perlintasan Sebidang di Wilayah Kota Semarang?
3. Apa Saja Hambatan Yang Dihadapi Oleh Pemerintah Kota Semarang dan PT. Kereta Api Indonesia Dalam Pelaksanaan Pelindungan Keselamatan Bagi Perjalanan Kereta Api Dan Pemakai Jalan Pada Perlintasan Sebidang di Wilayah Kota Semarang Serta Cara Mengatasinya?

## **C. TUJUAN PENELITIAN**

Tujuan yang ingin dicapai dari peneliti ini adalah:

1. Untuk Menggambarkan Beserta Analisisnya Tentang Pengaturan Perlintasan Sebidang Dalam Rangka Pelindungan Keselamatan Bagi

Perjalanan Kereta Api Dan Pemakai Jalan Pada Perlintasan Sebidang di Wilayah Kota Semarang.

2. Untuk Mengetahui Pelaksanaan Pelindungan Keselamatan Bagi Perjalanan Kereta Api Dan Pemakai Jalan Pada Perlintasan Sebidang di Wilayah Kota Semarang.
3. Untuk Mengetahui Hambatan Yang Dihadapi Oleh Pemerintah Kota Semarang dan PT. Kereta Api Indonesia dalam pelaksanaan Pelindungan Keselamatan Bagi Perjalanan Kereta Api Dan Pemakai Jalan Pada Perlintasan Sebidang di Wilayah Kota Semarang Serta Cara Mengatasinya.

#### **D. KEGUNAAN PENELITIAN**

Adapun manfaat peneliti sebagai berikut;

1. Manfaat Bagi Mahasiswa
  - a. Untuk memenuhi tugas akhir sebagai prasyarat mendapatkan gelar sarjana (S1).
  - b. Menambah wawasan serta memperkuat kemampuan untuk menganalisis bagi peneliti sehingga mampu menjadikan bekal bagi peneliti untuk terjun pada saat ke dunia kerja.<sup>18</sup>
2. Manfaat Bagi PT Kereta Api Indonesia: penelitian ini dapat memberikan informasi dan diharapkan dapat digunakan sebagai masukan bagi PT

---

<sup>18</sup> Faruq Umar, “*Studi Pengaruh Perlintasan Sebidang Jalan Dengan Rel Kereta Api Terhadap Karakteristik Lalu Lintas (Studi Kasus: Perlintasan Kereta Api Jalan Bung Tomo Surabaya)*”, Thesis: Fakultas Teknik SIPIL Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, 2018, Hal. 4, <http://repository.untag-sby.ac.id/737/>. Diakses pada 6 Maret 2022 Pukul 00.07 WIB.

KAI dalam melaksanakan Pelindungan Keselamatan Bagi Perjalanan Kereta Api Dan Pemakai Jalan Pada Perlintasan Sebidang di Wilayah Kota Semarang Serta Cara Mengatasinya.

3. Manfaat bagi Pemerintah Kota Semarang: penelitian ini dapat memberikan informasi dan diharapkan dapat digunakan sebagai masukan bagi Pemerintah Kota Semarang dalam melaksanakan Pelindungan Keselamatan Bagi Perjalanan Kereta Api Dan Pemakai Jalan Pada Perlintasan Sebidang di Wilayah Kota Semarang Serta Cara Mengatasinya.

## **E. METODE PENELITIAN**

### **1. Metode Pendekatan**

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan yuridis sosiologis. Penelitian yuridis sosiologis merupakan penekanan penelitian yang bertujuan untuk memperoleh pengetahuan hukum secara empiris dengan cara terjun secara langsung ke dalam lapangan atau objeknya<sup>19</sup>. Penelitian ini akan meneliti pengaturan serta pelaksanaan pelindungan keselamatan bagi perjalanan kereta api dan pemakai jalan pada perlintasan sebidang di wilayah kota semarang serta cara mengatasinya.

### **2. Spesifikasi didalam Penelitian**

---

<sup>19</sup> Internet, <http://repository.uib.ac.id/2289/6/t-16105217-chapter3.pdf>, Diakses pada 9 Agustus 2022 Pukul 23.41 WIB.

Spesifikasi didalam penelitian yang dipergunakan dalam penulisan hukum ini merupakan penelitian deskriptif-analitik. Deskriptif analitik merupakan sebuah penelitian yang berupa gambaran, deskripsi, maupun lukisan secara sistematis, akurat serta factual terkait kenyataan (fakta-fakta), karakteristik maupun kaitan antara kejadian yang sedang diteliti. Bentuk penelitian deskriptif analitik di dalam penulisan hukum ini memiliki tujuan agar mampu memberikan gambaran secara detail, sistematis serta segala hal tentang perlindungan keselamatan bagi perjalanan kereta api dan pemakai jalan pada perlintasan sebidang di wilayah kota semarang Objek Penelitian.

Objek penelitian pada dasarnya merupakan topik permasalahan yang dikaji dalam penelitian. Objek penelitian yang akan digunakan dalam penelitian peneliti adalah aspek perlindungan keselamatan bagi perjalanan kereta api dan pemakai jalan pada perlintasan sebidang di wilayah kota semarang.

### 3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan gaya uji coba maupun cara yang dipergunakan untuk memperoleh maupun mengumpulkan data. Adapun beberapa cara pengumpulan data yang digunakan pada penelitian ini adalah dengan dua acara, yaitu:

#### a. Studi Lapangan

Studi lapangan merupakan kegiatan untuk memperoleh data primer.

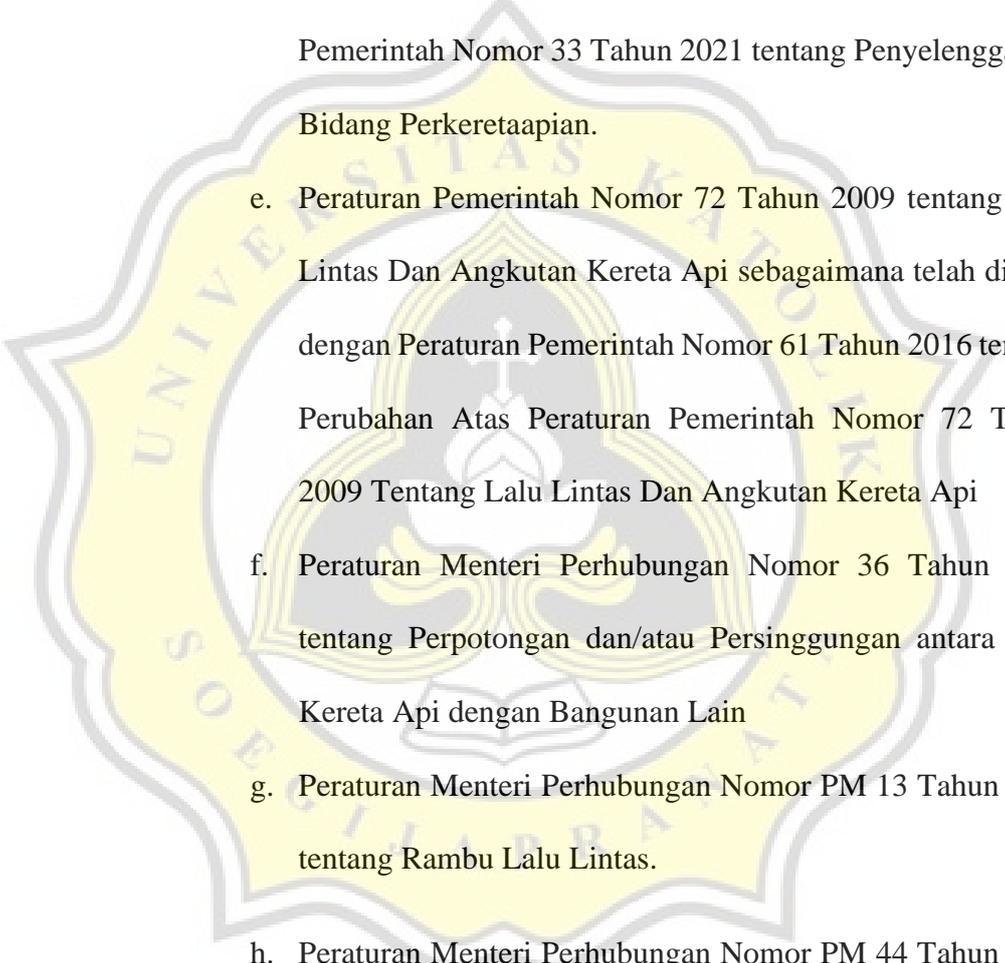
upaya yang dipergunakan untuk melengkapi data primer dengan cara observasi untuk mendapatkan data pada perlintasan sebidang yang tidak menggunakan palang pintu, tidak ada penjaga, rusaknya jalan pada area perlintasan sebidang, pengamatan pada masyarakat yang sering menerobos pada area perlintasan sebidang tersebut dan wawancara secara langsung yang dilakukan kepada Pimpinan Dinas Perhubungan Kota Semarang dan Pimpinan Kantor PT. Kereta Api Kota Semarang.

b. Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan merupakan usaha memperoleh data sekunder dengan menggunakan berbagai peraturan perundang-undangan, buku, dokumen tertulis, sumber internet, kajian ilmiah, serta dokumentasi yang sesungguhnya dengan isu yang sedang dikaji dalam penelitian tersebut.

1) Bahan Hukum Primer

- a. Undang-Undang Dasar 1945 bunyi dari alinea keempat pada Pasal 28D angka 1;
- b. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja;
- c. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja;

- 
- d. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Perkeretaapian.
- e. Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Kereta Api sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Kereta Api
- f. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain
- g. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas.
- h. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 44 Tahun 2018 tentang Persyaratan Teknis Peralatan Persinyalan Perkeretaapian.
- i. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pemakai jalan sebagaimana diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan

Nomor PM 14 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pemakai jalan.

j. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan.

k. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.770/KA.401/DRJD/2005 tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api.

l. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.407/AJ.401/DRJD/2018 tentang Pedoman Teknis Pengendalian Lalu Lintas Di Ruas Jalan Pada Lokasi Potensi Kecelakaan Di Perlintasan Sebidang Dengan Kereta Api.

## 2) Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder yang digunakan peneliti adalah dokumen-dokumen yang berkaitan dengan penelitian ini.

- a. Dokumen dari Dinas Perhubungan Kota Semarang
- b. Dokumen-dokumen dari PT. Kereta Api Kota Semarang
- c. Jurnal-jurnal penelitian yang terkait dengan penelitian ini
- d. Hasil penelitian yang terkait dengan penelitian ini.

## 4. Teknik Pengolahan dan Analisis Data

Data yang diperoleh dari studi kepustakaan dan studi lapangan akan diolah dan disusun secara sistematis berdasarkan rumusan masalah.

Kemudian data yang telah disusun akan dianalisis dengan menggunakan asas hukum/teori hukum terkait penelitian ini dan menjadi laporan penelitian berupa skripsi.

#### 5. Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan metode analisis kualitatif dengan menggunakan asas hukum/teori hukum terkait penelitian ini sehingga memperoleh gambaran secara utuh tentang perlindungan keselamatan bagi perjalanan kereta api dan pemakai jalan pada perlintasan sebidang di wilayah kota semarang.

