

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. GAMBARAN UMUM

1. Profil Dinas Perhubungan Kota Semarang

Pada zaman Hindia Belanda permasalahan lalu lintas ditangani oleh “Departemen Eg Verkeer En Water Staat” sebagai aturan pelaksanaan serta aturan hukumnya yang diatur dalam “Weg Verkeerdonantie” (WVO), Stat Blad Nomor: 86 Tahun 1933.

Pada tahun 1942-1945 Departemen yang mengatur lalu lintas, tidak terlaksana karena adanya perang kemerdekaan. Pada tahun 1950, diaktifkan kembali dibawah kendali “Departemen Lalu Lintas dan Pengairan Negara” pada tahun 1957, kemudian muncullah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1957 tentang Pokok-Pokok Pemerintah di Daerah (LLD) yang diselenggarakan di 10 Provinsi Pulau Jawa dan Sumatera).

Pada tahun 1965 munculah Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 yang biasa disebut dengan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (UULLAJR). Sejak munculnya UULLAJR pada tanggal 1 april 1965, maka WVO (1933) tidak berlaku lagi. Dengan Peraturan Daerah Tingkat I Nomor 2/OP.040/PD/Tahun 1978 tanggal 27 Juli 1978 terbuatlh Dinas LLAJ Provinsi Jawa Tengah yang diresmikan dengan S.K Menteri dalam Negeri Nomor: 061.55/675 tanggal 17 Maret 1980.

Selanjutnya dengan Perda Tingkat I Nomor: 8 Tahun 1984 muncullah Cabang-Cabang Dinas di wilayah Kabupaten serta Kotamadya di Jawa Tengah. Pada Tahun 1990 muncullah Peraturan Pemerintah Nomor: 22 Tahun 1990 tentang Penyerahan Sebagai Urusan di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada Pemerintah Daerah Tingkat I dan Tingkat II. Atas dasar Peraturan Pemerintah Nomor: 22 tahun 1990 tersebut, maka dibentuklah Dinas LLAJ Kota Semarang dengan Perda Tingkat II Kota Semarang Nomor: 7 Tahun 1995⁵².

Dinas Perhubungan Kota Semarang yang beralamat di Jalan Tambak Aji Raya No. 5 Ngaliyan Kota Semarang yang dikepalai oleh Bapak Drs. Endro Pudyo Martantono, M.Si memiliki visi dan misi.

Visi Dinas Perhubungan Kota Semarang adalah “Terwujudnya Pelayanan Transportasi yang Handal dan Tertib di Kota Perdagangan dan Jasa”. Didalam visi tersebut tentu mengandung berbagai makna tersendiri, antara lain⁵³:

1. Transportasi, yang berarti suatu sistem yang terdiri dari sarana serta prasarana yang didukung dengan tata laksana serta Sumber Daya Manusia membentuk jaringan pelayanan dan jaringan prasarana;
2. Pelayanan transportasi yang handal, diindikasikan oleh penyelenggaraan transportasi yang aman, selamat, nyaman, tepat

⁵² Dinas Perhubungan Kota Semarang, https://dishub.semarangkota.go.id/?page_id=155, Diakses melalui internet pada 26 Agustus 2022 Pukul 12.39 WIB.

⁵³ Dinas Perhubungan Kota Semarang, https://dishub.semarangkota.go.id/?page_id=157, Diakses melalui internet pada 26 Agustus 2022 Pukul 12.39 WIB.

waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, menjangkau seluruh wilayah kota dan mampu mendukung pembangunan kota;

3. Kota Perdagangan, mengandung makna kota yang mendeskripsikan bentuk aktifitas penggambaran ekonomi yang menitik beratkan pada aspek perniagaan sesuai dengan karakteristik masyarakat kota yang didalamnya melekat penyelenggaraan kegunaan/ fungsi jasa yang menjadi tulang punggung pembangunan;
4. Kota jasa, julukan tersebut sebenarnya tidak lepas dari status kota perdagangan karena perdagangan akan selalu terkait dengan persoalan perniagaan maupun proses transaksi serta distribusi barang dan jasa.

Sedangkan misi dari Dinas Perhubungan Kota Semarang adalah untuk mewujudkan visi Dinas Perhubungan tersebut, maka diuraikanlah dalam misi sebagai berikut ini:

1. Mewujudkan perencanaan serta perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan;
2. Mewujudkan peningkatan penyelenggaraan pengelolaan terminal;
3. Mewujudkan pelayanan transportasi massal perkotaan serta parkir yang nyaman dan tertib;
4. Mewujudkan pengembangan sarana serta prasarana transportasi;
5. Mewujudkan peningkatan pelayanan uji kendaraan bermotor.

Selain memiliki visi dan misi, Dinas Perhubungan Kota Semarang juga memiliki tugas dan fungsi. Berikut ini adalah tugas dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Semarang antara lain⁵⁴:

1. Tugas Pokok Dinas Perhubungan Kota Semarang

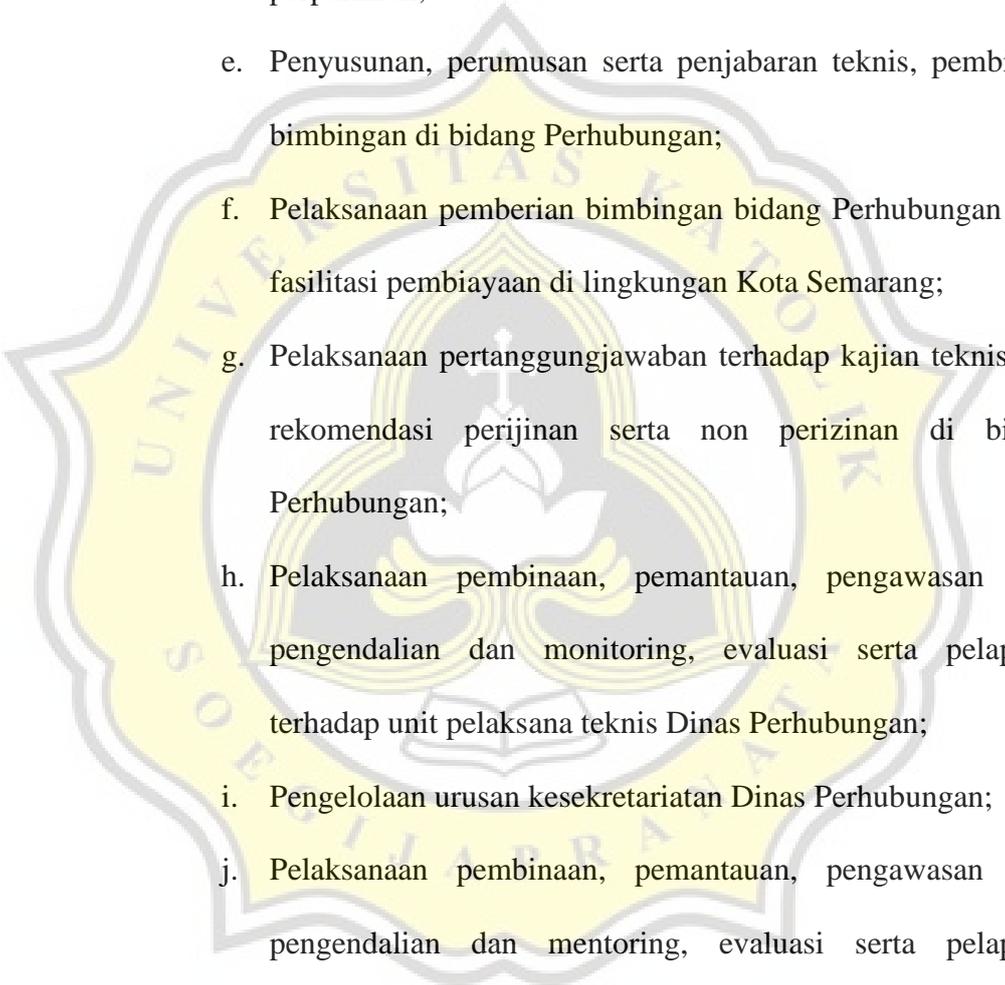
Melaksanakan atau menjalankan urusan Pemerintah Daerah dibidang perhubungan berdasarkan atas otonomi serta tugas pembantuan.

2. Fungsi Pokok Dinas Perhubungan Kota Semarang

Untuk melaksanakan tugas sebagaimana disampaikan atau diuraikan diatas, Dinas Perhubungan Kota Semarang memiliki fungsi sebagai berikut:

- a. Perumusan kebijakan teknis bidang perhubungan darat, bidang sarana serta prasarana atau bidang keselamatan, bidang perhubungan laut serta udara, bidang perparkiran;
- b. Penyusunan rencana program dan rencana kerja anggaran Dinas Perhubungan;
- c. Penyelenggaraan/pelaksanaan urusan pemerintah serta layanan umum bidang perhubungan darat, bidang sarana serta prasarana atau bidang keselamatan, bidang perhubungan laut serta udara, bidang perparkiran;

⁵⁴ Dinas Perhubungan Kota Semarang, https://dishub.semarangkota.go.id/?page_id=161, Diakses melalui internet pada 26 Agustus 2022 Pukul 12.39 WIB.

- 
- d. Pengelolaan urusan administrasi keuangan, koordinasi penyusunan program, pengelolaan data serta informasi bidang perhubungan darat, bidang sarana serta prasarana atau bidang keselamatan, bidang perhubungan laut serta udara, bidang perparkiran;
 - e. Penyusunan, perumusan serta penjabaran teknis, pembinaan bimbingan di bidang Perhubungan;
 - f. Pelaksanaan pemberian bimbingan bidang Perhubungan serta fasilitasi pembiayaan di lingkungan Kota Semarang;
 - g. Pelaksanaan pertanggungjawaban terhadap kajian teknis atau rekomendasi perijinan serta non perizinan di bidang Perhubungan;
 - h. Pelaksanaan pembinaan, pemantauan, pengawasan serta pengendalian dan monitoring, evaluasi serta pelaporan terhadap unit pelaksana teknis Dinas Perhubungan;
 - i. Pengelolaan urusan kesekretariatan Dinas Perhubungan;
 - j. Pelaksanaan pembinaan, pemantauan, pengawasan serta pengendalian dan mentoring, evaluasi serta pelaporan pelaksanaan tugas Dinas Perhubungan;
 - k. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan bidang tugasnya.

Selain itu, Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Kota Semarang terdapat di dalam pasal 3 Peraturan Walikota Semarang Nomor 36

Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Walikota Semarang Nomor 75 Tahun 2016 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Semarang yang berbunyi:

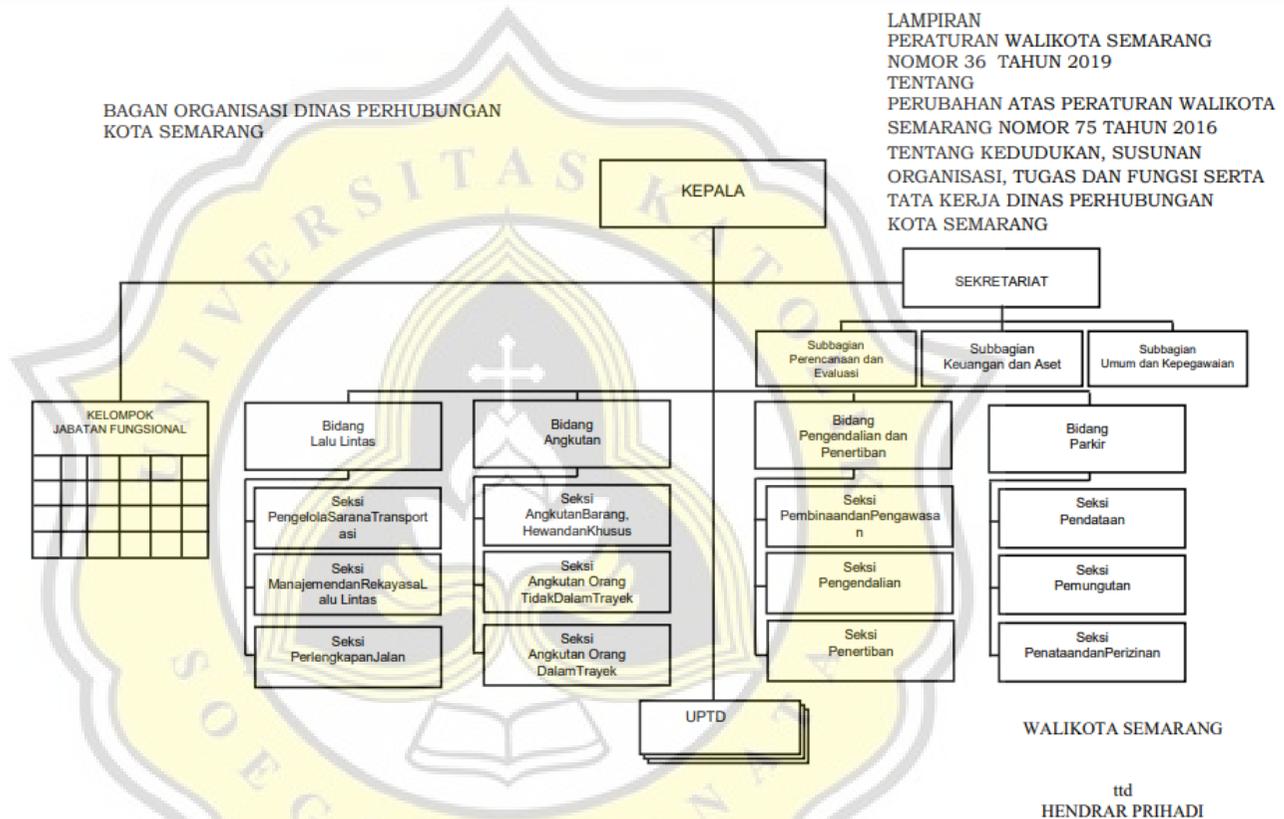
- 1) Susunan Organisasi Dinas Perhubungan, terdiri atas:
 - a. Kepala Dinas;
 - b. Sekretariat, terdiri atas:
 1. Subbagian Perencanaan dan Evaluasi;
 2. Subbagian Keuangan dan Aset; dan
 3. Subbagian Umum dan Kepegawaian.
 - c. Bidang Lalu Lintas, terdiri atas:
 1. Seksi Pengelola Sarana Transportasi;
 2. Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas; dan
 3. Seksi Perlengkapan Jalan.
 - d. Bidang Angkutan, terdiri atas:
 1. Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus;
 2. Seksi Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek; dan
 3. Seksi Angkutan Orang Dalam Trayek.
 - e. Bidang Pengendalian dan Penertiban, terdiri atas:
 1. Seksi Pembinaan dan Pengawasan;
 2. Seksi Pengendalian; dan
 3. Seksi Penertiban.
 - f. Bidang Parkir, terdiri atas:
 1. Seksi Pendataan;
 2. Seksi Pemungutan; dan
 3. Seksi Penataan dan Perizinan.
 - g. UPTD
 - h. Jabatan Fungsional.
- 2) Bagan Organisasi Dinas Perhubungan sebagaimana tercantum dalam Lampiran dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Walikota ini.

Sedangkan tugas dan fungsi lainnya terkait dengan susunan dan organisasi dinas perhubungan kota semarang dijelaskan di dalam pasal 4 sampai dengan pasal 41 Peraturan Walikota Semarang Nomor 75 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi, Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Semarang. Berikut

ini adalah Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Semarang,
antara lain sebagai berikut:



Figure 1 3.1 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Semarang



Sumber: Peraturan Walikota Semarang Nomor 75 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi, Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Semarang. Berikut ini adalah Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Semarang

2. Profil PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 4 Semarang

Sejarah perkeretaapian di Indonesia berawal sejak pencangkulan pertama lintasan atau jalur kereta api Semarang- Vorstenlanden (Solo-Yogyakarta) di Desa Kemijen yang di Gubernur oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda Mr. L.A.J. Baron Sloet van de Beele pada tanggal 17 Juni 1864. Pembangunan dilakukan oleh perusahaan swasta Naamlooze Vennootschap Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NV. NISM) dengan lebar sepur 1435 mm.

Sembari demikian, pemerintah Hindia Belanda membuat jalur Kereta api negara dengan Staatssporwegen (SS) pada tanggal 8 April 1875. Rute atau jalur pertamakali SS meliputi Surabaya-Pasuruan Malang. Keberhasilan SS dan NISM memicu investor swasta membuat jalur kereta api seperti Semarang Joana Stoomtram Maatschappij (SJS), Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS), Serajoedal Stoomtram Maatschappij (SDS), Oost Java Stoomtram Maatschappij (OJS), Pasoeroean Stoomtram Maatschappij (Ps.SM), Kediri Stoomtram Maatschappij (KSM), Probolinggo Stoomtram Maatschappij (Pb.SM), Modjokerto Stoomtram Maatschappij (MSM), Malang Stoomtram Maatschappij (MS), Madoera Stoomtram Maatschappij (Mad.SM), Deli Spoorweg Maatschappij (DSM).

Selain di Jawa, pembangunan jalur kereta api dilaksanakan di Sumatera Utara (1889), Aceh (1876), Sumatera Selatan (1914), Sumatera Barat (1891), dan Sulawesi (1922). Sementara itu di Bali, Kalimantan, dan Lombok hanya dilakukan studi terkait kemungkinan pemasangan jalan rel, belum sampai dengan tahap pembangunan. sampai akhir tahun 1928, panjang jalan kereta api serta trem di Indonesia mencapai 7.464 km dengan perincian rel milik pemerintah sepanjang 4.089 km dan swasta sepanjang 3.375 km.

Pada tahun 1942 Pemerintah Hindia Belanda menyerah tanpa sebab kepada Jepang. Sejak itu, perkeretaapian Indonesia pindah tangan oleh Jepang dan berubah nama menjadi Rikuyu Sokyuku (Dinas Kereta Api). Selama penguasaan Jepang, operasional kereta api hanya diutamakan untuk kepentingan perang. Salah satu pembangunan di era Jepang adalah lintas Saketi-Bayah dan Muaro-Pekanbaru untuk pengangkutan hasil tambang batu bara yang berguna untuk menjalankan mesin-mesin perang mereka. Tapi, Jepang juga melakukan pembongkaran rel sepanjang 473 km yang dibawa ke Burma guna pembangunan kereta api disana.

Sesudah Indonesia memproklamasikan kemerdekaan pada tanggal 17 Agustus 1945, beberapa hari setelah itu dilakukan pengambilalihan stasiun serta kantor pusat kereta api yang dikuasai Jepang. Puncaknya merupakan pengambil alihan Kantor

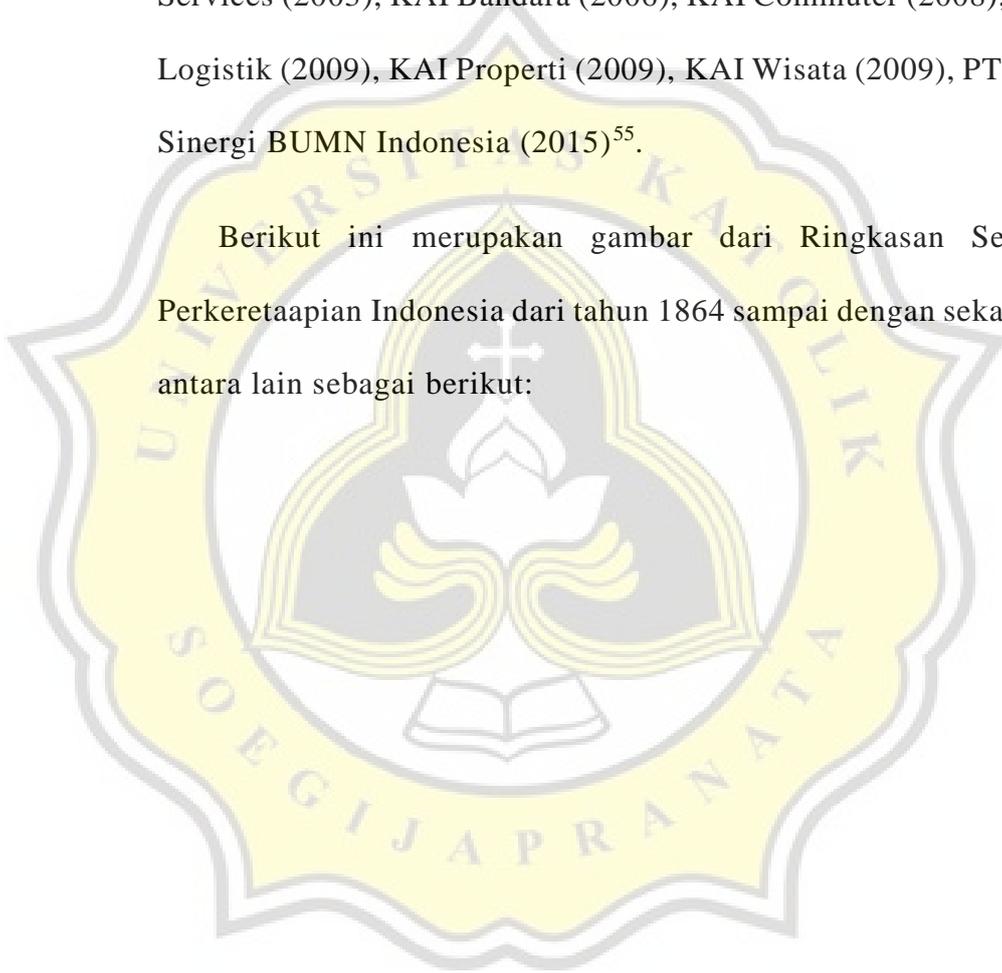
Pusat Kereta Api Bandung tanggal 28 September 1945 (kini dijuluki sebagai Hari Kereta Api Indonesia). Hal ini sekaligus menandai telah berdirinya Djawatan Kereta Api Indonesia Republik Indonesia (DKARI). Pada saat Belanda kembali ke Indonesia pada tahun 1946, Belanda membentuk ulang perkeretaapian di Indonesia yang diberi nama Staatssporwegen/Verenigde Spoorwegbedrijf (SS/VS), gabungan antara SS serta seluruh perusahaan kereta api swasta (kecuali DSM).

Berdasarkan kesepakatan damai Konferensi Meja Bundar (KMB) pada Desember 1949, dilakukan pemindahan kekuasaan aset-aset milik pemerintah Hindia Belanda. Pemindahan kekuasaan dalam wujud gabungan antara DKARI serta SS/VS menjadi Djawatan Kereta Api (DKA) tahun 1950. Pada tanggal 25 Mei DKA berpindah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Pada tahun tersebut mulailah diperkenalkan lambang-lambang Wahana Daya Pertiwi yang menggambarkan transformasi Perkeretaapian Indonesia untuk sarana transportasi andalan yang berguna untuk mewujudkan kesejahteraan bangsa tanah air. berikutnya pemerintah mengganti struktur PNKA menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) pada tahun 1971. Dalam rangka meningkatkan atau menaikkan pelayanan jasa angkutan, PJKA berubah bentuk menjadi Perusahaan Umum Kereta Api

(Perumka) pada tahun 1991. Perumka berubah menjadi Perseroan Terbatas, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pada tahun 1998.

Hingga pada saat ini, PT Kereta Api Indonesia (Persero) mempunyai tujuh anak perusahaan atau grup usaha yaitu KAI Services (2003), KAI Bandara (2006), KAI Commuter (2008), KAI Logistik (2009), KAI Properti (2009), KAI Wisata (2009), PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (2015)⁵⁵.

Berikut ini merupakan gambar dari Ringkasan Sejarah Perkeretaapian Indonesia dari tahun 1864 sampai dengan sekarang, antara lain sebagai berikut:



⁵⁵ PT KAI Indonesia, https://www.kai.id/corporate/about_kai/ , Diakses melalui internet pada 23 September 2022 Pukul 23.27 WIB.

Figure 2 3.2 Ringkasan Sejarah Perkeretaapian Indonesia

Periode	Perusahaan	Dasar Hukum
1864 - 1864	Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM)	-
1864 - 1864	Staatsporwegen (SS)	-
1864 - 1864	Semarang Joana Stoomtram Maatschappij (SJS)	-
1864 - 1864	Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS)	-
1864 - 1864	Madoera Stoomtram Maatschappij (Mad.SM)	-
1864 - 1864	Malang Stoomtram Maatschappij (MS)	-
1864 - 1864	Modjokerto Stoomtram Maatschappij (MSM)	-
1864 - 1864	Probolinggo Stoomtram Maatschappij (Pb.SM)	-
1864 - 1864	Kediri Stoomtram Maatschappij (KSM)	-
1864 - 1864	Pasoeroean Stoomtram Maatschappij (Ps.SM)	-
1864 - 1864	Oost Java Stoomtram Maatschappij (OJS)	-
1864 - 1864	Serajoedal Stoomtram Maatschappij (SDS)	-
1864 - 1942	Deli Spoorweg Maatschappij (DSM)	-
1942 - 1945	Rikuyu Sokyoku (Dinas Kereta Api)	-
1945 - 1950	Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI)	Maklumat Kementerian Perhubungan No. 1/KKA Tahun 1946
1950 - 1963	Djawatan Kereta Api (DKA)	Keputusan Menteri Perhubungan Tenaga dan Pekerjaan Umum RI No. 2 Tahun 1950
1963 - 1971	Perusahaan Nasional Kereta Api (PNKA)	Peraturan Pemerintah RI No. 22 Tahun 1963
1971 - 1991	Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA)	Peraturan Pemerintah RI No. 61 Tahun 1971
1991 - 1998	Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA)	Peraturan Pemerintah RI No. 57 Tahun 1990
1998 - sekarang	PT Kereta Api Indonesia (Persero)	Peraturan Pemerintah RI No. 19 Tahun 1998

Sumber: https://www.kai.id/corporate/about_kai/

Berikutnya, PT Kereta Api Indonesia juga mempunyai Visi dan Misi antara lain sebagai berikut⁵⁶:

1. Visi:

Menjadi solusi ekosistem transportasi yang paling unggul bagi Indonesia

2. Misi:

- a. Untuk penyediaan sistem transportasi yang efisien, aman, berkembang pesat, serta berbasis digital agar terpenuhinya kebutuhan pelanggan.
- b. Untuk mengembangkan solusi transportasi massal yang terintegrasi melalui investasi dalam sumber daya manusia, teknologi, serta infrastruktur.
- c. Untuk memajukan pembangunan nasional melalui kemitraan dengan para pemangku kepentingan, termasuk memprakarsai serta menjalankan peningkatan infrastruktur penting terkait dengan transportasi.

Berikut ini adalah gambar visi dan misi yang ada di dalam PT KAI Indonesia, antara lain sebagai berikut:

⁵⁶ PT KAI Indonesia, https://www.kai.id/corporate/about_kai/ , Diakses melalui internet pada 23 September 2022 Pukul 23.27 WIB.

Figure 3 3.3 Visi dan Misi PT KAI indonesia



Sumber:

https://www.kai.id/static/company-profile/company_profile_2022.pdf

Selain memiliki visi dan misi, PT KAI juga memiliki logo tersendiri agar dikenal masyarakat banyak dengan tujuan sebagai tanda pengenal KAI. Berikut ini adalah bentuk LOGO PT KAI, antara lain sebagai berikut:

Figure 4 3.4 Logo PT KAI



Sumber: https://www.kai.id/corporate/about_kai/

Keterangan:

1. Bentuk

Bentuk ini terinspirasi dari bentuk rel kereta yang digambarkan dengan menggunakan garis menyambung ke atas pada huruf A. KAI diharapkan terus maju dan berkembang serta mampu menjadi solusi ekosistem transportasi yang paling unggul atau terbaik yang sudah terintegrasi, bersinergi, terpercaya, serta suatu saat mampu menghubungkan Indonesia dari ujung Sabang sampai dengan Merauke.

Dengan menggunakan *typeface italic* yang dinamis serta di modifikasi pada huruf A menggambarkan karakter KAI yaitu progresif, terpercaya, serta berfikiran terbuka.

Grafik yang tegas tapir amah dengan perbedaan warna pada huruf diharapkan mampu mencerminkan hubungan yang harmonis serta kompeten antara KAI dan seluruh pemangku kepentingan.

2. Warna

Perpaduan antara warna biru tua yang menunjang stabilitas, amanah, profesionalisme, serta kepercayaan diri, yang ditambahi dengan aksen warna oranye, yang menunjukkan antusiasme, tekad, kreativitas, kebahagiaan, serta kesuksesan⁵⁷.

Berikut ini adalah gambar terkait keterangan logo tulisan KAI:

Figure 5 3.5 Keterangan Logo KAI

⁵⁷ PT KAI Indonesia, https://www.kai.id/corporate/about_kai/ , Diakses melalui internet pada 23 September 2022 Pukul 23.43 WIB.



Sumber: https://www.kai.id/corporate/about_kai/

Selain itu PT KAI Indonesia juga menerapkan 6 Budaya Perusahaan yang dipegang teguh, antara lain sebagai berikut:

Figure 6 3.6 Budaya Perusahaan KAI

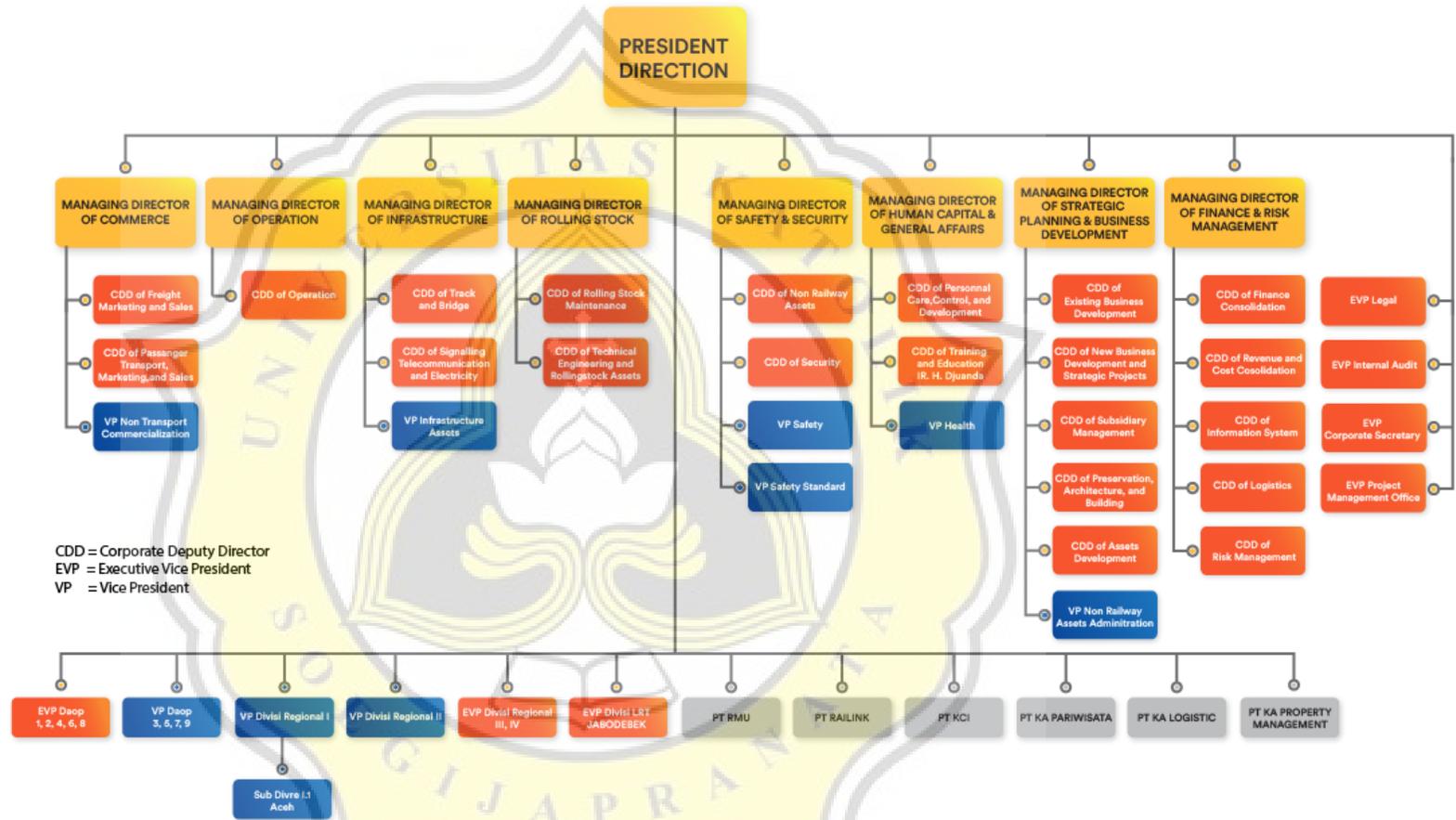


Sumber: https://www.kai.id/corporate/about_kai/

Selanjutnya terdapat juga Struktur Organisasi PT KAI Indonesia.

Berikut ini adalah gambar struktur organisasi dari PT KAI Indonesia, antara lain sebagai berikut:

Figure 7 3.7 Struktur Organisasi PT KAI indonesia



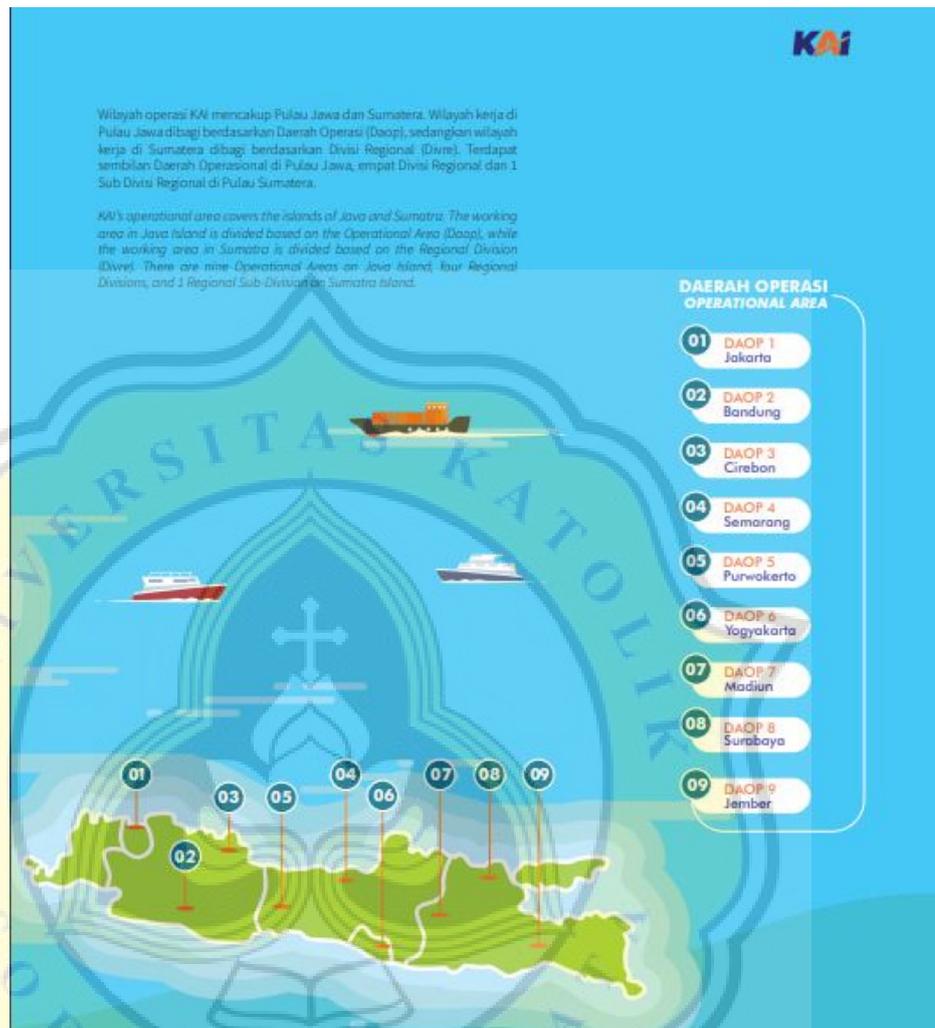
Sumber: https://www.kai.id/corporate/about_kai/

Wilayah operasi Kereta Api Indonesia atau sering disebut dengan KAI terdiri dari Pulau Jawa dan Sumatera. Sedangkan wilayah kerja di Pulau Jawa dibagi berdasarkan Daerah Operasi (Daop), sedangkan wilayah kerja di Sumatera dibagi berdasarkan Divisi Regional (Divre). Terdapat sembilan Daerah Operasional di Pulau Jawa, empat Divisi Regional dan 1 Sub Divisi Regional di Pulau Sumatera.

Sedangkan daerah operasi 4 Kota Semarang atau biasa disebut dengan DAOP 4 SM merupakan merupakan salah satu bagian dari daerah operasi perkeretaapian Indonesia yang beralamat di Jalan M.H. Thamrin No 3. Semarang yang dikepalai oleh Executive Vice Prcideng (EVP) yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Direksi PT Kereta Api Indonesia⁵⁸. Berikut ini adalah gambar atau letak posisi daerah operasi 4 Semarang:

⁵⁸ Website DAOP 4 Kota Semarang, https://railfansid.fandom.com/id/wiki/DAOP_IV_Semarang, Diakses pada 20 September 2022 Pukul 00.27 WIB.

Figure 8 3.8 Daerah Operasi KAI



Sumber: https://www.kai.id/corporate/about_kai/

Berikut ini juga terdapat wilayah atau gambar letak geografis terkait dengan daerah operasi (DAOP) 4 Semarang, antara lain sebagai berikut:

Figure 9 3.9 Letak Wilayah DAOP 4 Semarang



Sumber: Google Maps

Berikutnya adalah susunan kedudukan, tugas pokok, dan fungsi dari DAOP 4 Kota Semarang yang sebagaimana dijelaskan dalam Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (PERSERO) NOMOR: PER: U/KO.1 04/ IX/ 7 / KA-2017 tentang Organisasi Dan Tatalaksana Daerah Operasi 4 Semarang. Terkait kedudukan, tugas pokok, dan fungsi dari DAOP 4 Kota Semarang sendiri terdapat di dalam pasal 1-39 Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (PERSERO) NOMOR: PER: U/KO.1 04/ IX/ 7 / KA-2017 tentang Organisasi dan Tatalaksana Daerah Operasi 4 Semarang.

Selain itu, PT KAI DAOP 4 Kota Semarang juga memiliki struktur organisasi sendiri. Dimana struktur organisasi tersebut juga dicantumkan pada Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (PERSERO) NOMOR: PER: U/KO.1 04/ IX/ 7 / KA-2017 tentang Organisasi dan Tatalaksana Daerah Operasi 4 Semarang. Berikut ini

adalah gambar struktur organisasi dari PT KAI DAOP 4 Kota Semarang,
antara lain sebagai berikut:



Berikutnya berdasarkan struktur organisasi yang terletak pada Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (PERSERO) NOMOR: PER: U/KO.1 04/ IX/ 7 / KA-2017 tentang Organisasi dan Tatalaksana Daerah Operasi 4 Semarang, DAOP 4 Kota Semarang dikepalai oleh Executive Vice President (EVP) yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Utama. Berdasarkan Pasal 2 Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (PERSERO) NOMOR: PER: U/KO.1 04/ IX/ 7 / KA-2017 tentang Organisasi dan Tatalaksana Daerah Operasi 4 Semarang, “Executive Vice President mempunyai tugas merencanakan dan mengoptimalkan penyelenggaraan kegiatan usaha Perusahaan di wilayah Daerah Operasi 4 Semarang”. Di dalam menjalankan maupun melaksanakan tugasnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, Executive Vice President menyelenggarakan fungsi, yang dituliskan dalam Pasal 3 2 Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (PERSERO) NOMOR: PER: U/KO.1 04/ IX/ 7 / KA-2017 tentang Organisasi dan Tatalaksana Daerah Operasi 4 Semarang.

Di dalam menjalankan tugasnya Executive Vice President dibantu oleh Deputy Executive Vice President. Hal ini dituliskan pada Pasal 4 Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (PERSERO) NOMOR: PER: U/KO.1 04/ IX/ 7 / KA-2017 tentang Organisasi dan Tatalaksana Daerah Operasi 4 Semarang, antara lain “Executive Vice President dibantu oleh Deputy Executive Vice President Daerah Operasi 4 Semarang, selanjutnya disebut Deputy Daerah Operasi 4 Semarang,

yang mempunyai tugas merencanakan dan mengoptimalkan penyelenggaraan operasi sarana dan prasarana di wilayah Daerah Operasi 4 Semarang”.

3. Perlintasan Sebidang di Wilayah Kota Semarang

Berikut ini adalah data terkait dengan Perlintasan Sebidang yang berada di Wilayah Kota Semarang, antara lain sebagai berikut:

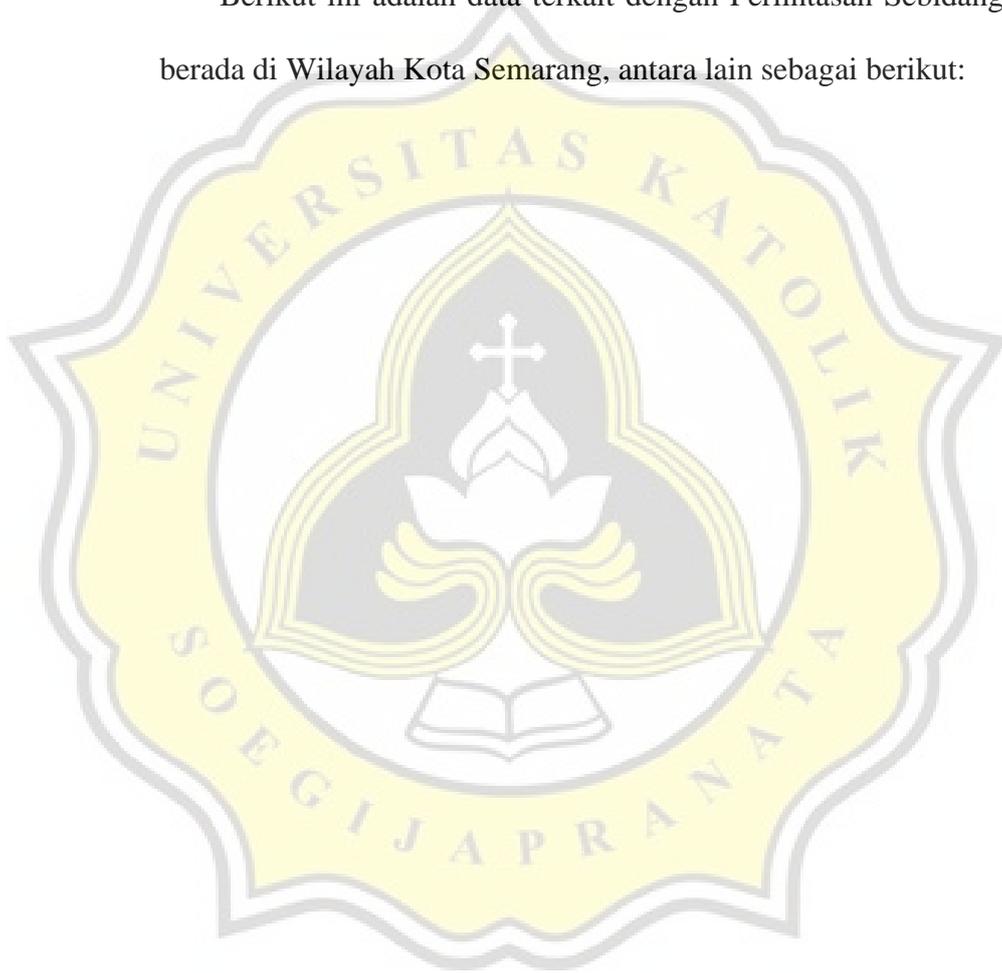


Table 1 3.1 Daftar Perlintasan Wilayah QC JJ 4B SMC DAOP 4 SM

**DAFTAR PERLINTASAN
WILAYAH QC JJ 4B SMC DAOP 4 SM**

NO	RESORT	LINTAS	KORIDOR	ANTARA	KM / HM	NO. JPL	LEBAR JALAN (M)	KONSTRUKSI JALAN	NAMA JALAN	KOTA / KABUPATEN	PERLINTASAN SEBIDANG						PERLINTASAN TIDAK SEBIDANG		KETERANGAN	
											RESMI DIJAGA					RESMI TIDAK DIJAGA	LIAR	FLY OVER		UNDER PASS
											PT. KAI		PIHAK LAIN							
											OP	JJ	PEMDA	SWASTA	SWADAYA					
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	(21)
1	4.9 KLN	SM-CN	PK-SMC	Jrk-Mkg	07+120		5.00	Beton	Tugurejo	KOTA SEMARANG							LIAR			
2	4.9 KLN	SM-CN	PK-SMC	Jrk-Mkg	08+070	10	5.40	Tanah	Tapak	KOTA SEMARANG				SWASTA						
3	4.9 KLN	SM-CN	PK-SMC	Jrk-Mkg	08+900			Aspal	Fly Over Kawasan Industri	KOTA SEMARANG								FLY OVER		
4	4.9 KLN	SM-CN	PK-SMC	Jrk-Mkg	09+460			Aspal	Underpass Karanganyar	KOTA SEMARANG									UNDER PASS	
5	4.9 KLN	SM-CN	PK-SMC	Jrk-Mkg	10+146	12.E	6.50	Aspal	K.I.C	KOTA SEMARANG				SWASTA						
6	4.9 KLN	SM-CN	PK-SMC	Jrk-Mkg	10+436	12.F	6.00	Aspal	Simoplas	KOTA SEMARANG				SWASTA						
7	4.9 KLN	SM-CN	PK-SMC	Jrk-Mkg	10+870	13	4.00	Aspal	Randugarut	KOTA SEMARANG						TIDAK DIJAGA				
8	4.9 KLN	SM-CN	PK-SMC	Jrk-Mkg	12+470	17	4.60	Aspal	St. Mangkang	KOTA SEMARANG	OP									
9	4.9 KLN	SM-CN	PK-SMC	Mkg-Kln	13+242	18	3.60	Aspal	IRIGASI	KOTA SEMARANG				SWADAYA						
10	4.10 SMC	SM-CN	PK-SMC	Smc-Jrk	00+269	1	14.40	Aspal	Hasannudin	KOTA SEMARANG	OP									
11	4.10 SMC	SM-CN	PK-SMC	Smc-Jrk	00+725	1.A	7.20	Aspal	Brotojoyo	KOTA SEMARANG			PEMDA							
12	4.10 SMC	SM-CN	PK-SMC	Smc-Jrk	00+985	3	5.40	Aspal	Sadewo	KOTA SEMARANG						TIDAK DIJAGA				DIPATOK TANGGAL 22 JUNI 2017
13	4.10 SMC	SM-CN	PK-SMC	Smc-Jrk	01+526	5	5.40	Aspal	Kokrosoho	KOTA SEMARANG		JJ								
14	4.10 SMC	SM-CN	PK-SMC	Smc-Jrk	01+628	6	12.60	Aspal	Madukoro	KOTA SEMARANG			PEMDA							

15	4.10 SMC	SMT-GBN	PK-SMC	Smc-Jrk	1+8/9						KOTA SEMARANG							UNDER PASS
16	4.10 SMC	SM-CN	PK-SMC	Smc-Jrk	02+756	7.D	16.20	Aspal	Anjasmoro		KOTA SEMARANG	JJ						
17	4.10 SMC	SMT-GBN	PK-SMC	Smc-Jrk	03+2/3						KOTA SEMARANG							FLY OVER
18	4.10 SMC	SM-CN	PK-SMC	Smc-Jrk	03+968	8	21.60	Aspal	Band. A. YANI		KOTA SEMARANG	JJ						
19	4.10 SMC	SM-CN	PK-SMC	Smc-Jrk	04+325	8.C	5.40	Aspal	Jembawan		KOTA SEMARANG						TIDAK DUAGA	
20	4.10 SMC	SM-CN	PK-SMC	Smc-Jrk	05+0/1						KOTA SEMARANG							FLY OVER
21	4.10 SMC	SM-CN	PK-SMC	Smc-Jrk	05+738	9	3.60	Aspal	St Jerakah		KOTA SEMARANG						TIDAK DUAGA	
22	4.10 SMC	SMC-SMT	SMC-SMT	SMC-SMT	01+400	2	15.00	Aspal	MPU Tantular		KOTA SEMARANG	OP						
23	4.10 SMC	SMC-SMT	SMC-SMT	SMC-SMT	01+123	1A	5.70	Aspal	Tiang Bendera		KOTA SEMARANG	OP						
24	4.10 SMC	SMC-SMT	SMC-SMT	SMC-SMT	01+002	1B	19.20	Aspal	Layur		KOTA SEMARANG	OP						
25	4.10 SMC	SMC-SMT	SMC-SMT	SMC-SMT	00+764	1C	9.60	Aspal	Petek		KOTA SEMARANG	OP						
26	4.10 SMC	SMT-GBN	SMT-BBG	Smt-Ata	00+725	1	19.00	Aspal	Ronggowarsito		KOTA SEMARANG	OP						
27	4.10 SMC	SMT-GBN	SMT-BBG	Smt-Ata	01+995	2	4.10	Aspal	Tegal Rejo		KOTA SEMARANG						TIDAK DUAGA	

NO	RESORT	LINTAS	KORIDOR	ANTARA	KM / HM	NO. JPL	LEBAR JALAN (M)	KONSTRUKSI JALAN	NAMA JALAN	KOTA / KABUPATEN	PERLINTASAN SEBIDANG						PERLINTASAN TIDAK SEBIDANG		KETERANGAN		
											RESMI DIJAGA					RESMI TIDAK DIJAGA	LIAR	FLY OVER		UNDER PASS	
											PT. KAI		PIHAK LAIN								
											OP	JJ	PEMDA	SWASTA	SWADAYA						
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	(21)	
28	4.10 SMC	SMT-GBN	SMT-BBG	Smt-Ata	02+073	3	5.00	Aspal	Tanggung Rejo	KOTA SEMARANG						TIDAK DIJAGA					
29	4.10 SMC	SMT-GBN	SMT-BBG	Smt-Ata	02+609	4	4.00	Aspal	Terboyo	KOTA SEMARANG						TIDAK DIJAGA					DIPATOK TANGGAL 23 JUNI 2017
30	4.10 SMC	SMT-GBN	SMT-BBG	Smt-Ata	02+792	5	16.00	Aspal	Kaligawe	KOTA SEMARANG		JJ									
31	4.10 SMC	SMT-GBN	SMT-BBG	Smt-Ata	03+4/5					KOTA SEMARANG									FLY OVER		
32	4.10 SMC	SMT-GBN	SMT-BBG	Smt-Ata	03+820		1.50	Tanah	Muktiharjo	KOTA SEMARANG								LIAR			DIPATOK TANGGAL 15 JUNI 2017
33	4.10 SMC	SMT-GBN	SMT-BBG	Smt-Ata	04+530		2.00	beton	Muktiharjo	KOTA SEMARANG					SWADAYA						DIPATOK TANGGAL 30 JUNI 2017
34	4.11 BBG	SMT-GBN	SMT-BBG	Smt-Ata	05+181		2.00	Tanah	Perum.Tlogosari	KOTA SEMARANG					SWADAYA						DIPATOK TANGGAL 12 JUNI 2017
35	4.11 BBG	SMT-GBN	SMT-BBG	Smt-Ata	05+380		2.00	Tanah	Bugen	KOTA SEMARANG								LIAR			DIPATOK TANGGAL 23 MARET 2018
36	4.11 BBG	SMT-GBN	SMT-BBG	Smt-Ata	05+440		1.00	Tanah	Bugen	KOTA SEMARANG								LIAR			DIPATOK TANGGAL 30 JUNI 2017
37	4.11 BBG	SMT-GBN	SMT-BBG	Smt-Ata	06+130	7	1.50	Tanah	Bugen	KOTA SEMARANG					SWADAYA						DIPATOK TANGGAL 15 JUNI 2017
38	4.11 BBC	EMT-CBN	EMT-BBC	Smt-Ata	06+000					KOTA SEMARANG									FLY OVER		
39	4.11 BBG	SMT-GBN	SMT-BBG	Ata-Bbg	07+715		1.00	Tanah	Kampung	KOTA SEMARANG								LIAR			DIPATOK TANGGAL 16 JUNI 2017
40	4.11 BBG	SMT-GBN	SMT-BBG	Ata-Bbg	08+573	9	2.00	Tanah	Kampung	KOTA SEMARANG					SWADAYA						DIPATOK TANGGAL 17 JUNI 2017
41	4.11 BBG	SMT-GBN	SMT-BBG	Ata-Bbg	09+364	10	2.00	Tanah	Kampung	KOTA SEMARANG						TIDAK DIJAGA					DIPATOK TANGGAL 23 MARET 2018

7 4 2 3 5 8 5 5 2

KOTA SEMARANG	41
Perlntasan Sebidang	34
Perlntasan Tidak Sebidang	7

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Semarang

Jika berdasarkan Tabel 1 3.1 di atas Perlintasan sendiri terbagi menjadi dua jenis, antara lain perlintasan sebidang dan perlintasan tidak sebidang. Di dalam tabel perlintasan sebidang diatas terdapat 8 titik perlintasan sebidang yang tidak resmi dijaga dan 5 titik perlintasan sebidang yang “liar”⁵⁹. Sedangkan perlintasan tidak sebidang terdapat 5 titik *Fly Over* dan 2 titik *Underpass*.

Sedangkan berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan, dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang, beliau menyebutkan bahwa “berdasarkan data yang ada, baik yang ada palang pintunya maupun yang “liar” sebanyak 41 perlintasan sebidang”⁶⁰.

Jadi, total perlintasan sebidang di wilayah kota semarang terdapat sejumlah 41 titik perlintasan. Baik perlintasan yang tidak remi dijaga, perlintasan sebidang yang perlintasan yang “liar”, serta perlintasan yang sudah memiliki persyaratan yang ada.

Selanjutnya berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan, dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang, beliau juga menyebutkan juga bahwa:

“Terkait data kecelakaan, khususnya mengenai perlintasan sebidang ataupun data kecelakaan yang lain di jalan raya, masih menggunakan data sekunder (data dari kepolisian). Data-data kecelakaan baik di jalan raya maupun perlintasan sebidang. Di

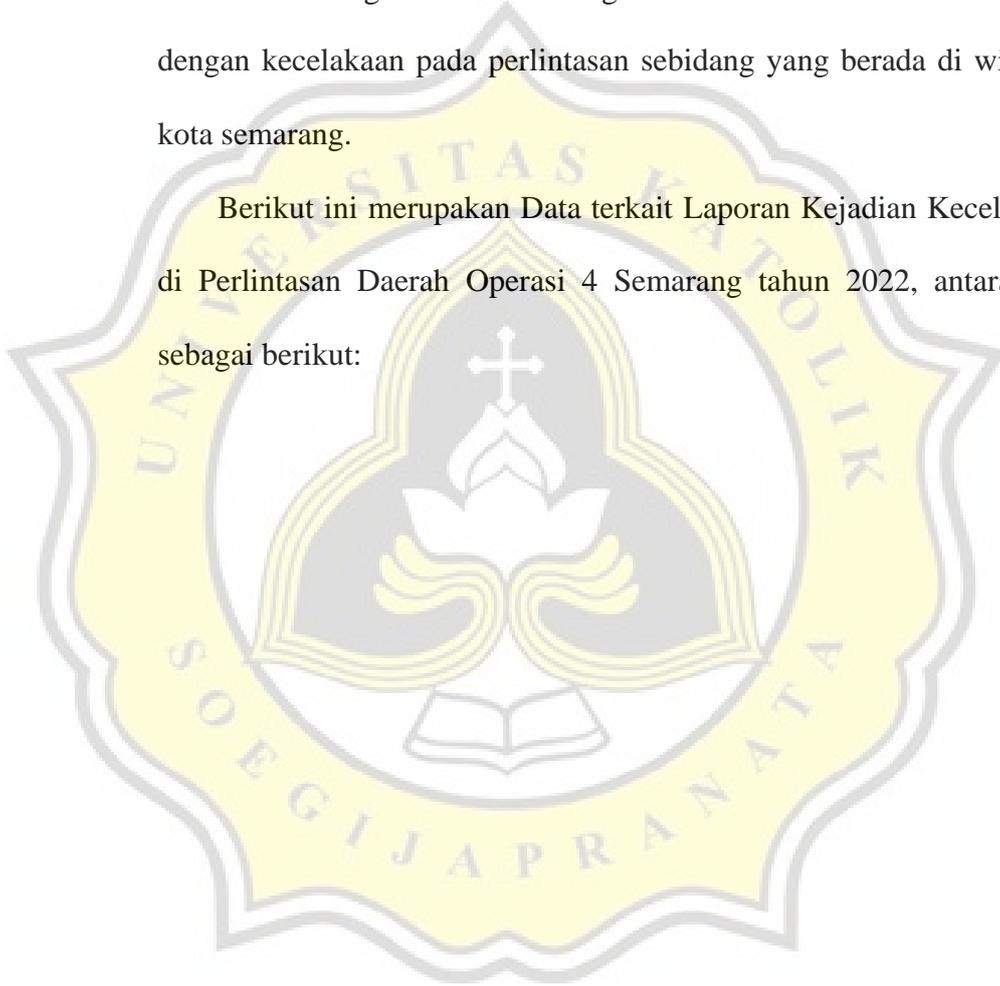
⁵⁹ Hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan, dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang.

⁶⁰ Hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan, dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang.

kota semarang sendiri, tingkat kecelakaan cenderung menurun”.⁶¹

Berdasarkan dari uraian penjelasan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan, dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang, dapat disimpulkan bahwa Dinas Perhubungan Kota Semarang tidak memiliki data statistik terkait dengan kecelakaan pada perlintasan sebidang yang berada di wilayah kota semarang.

Berikut ini merupakan Data terkait Laporan Kejadian Kecelakaan di Perlintasan Daerah Operasi 4 Semarang tahun 2022, antara lain sebagai berikut:



⁶¹ Hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan, dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang.

Table 2 3.2 Laporan Kejadian Kecelakaan di Perlintasan Daerah Operasi 4 Semarang tahun 2022

NO	TANGGAL	JENIS KEJADIAN	WAKTU KEJADIAN	JAM KEJADIAN
1	2/3/2022	Kendaraan Menemper KA	Pagi	9:08
2	2/15/2022	Kendaraan menemper KA	Sore	18:13
3	3/30/2022	Kendaraan Menemper KA	Sore	17:41
4	4/7/2022	Kendaraan Menemper KA	Sore	18:25
5	4/16/2022	Kendaraan Menemper KA	Malam	19:38
6	4/22/2022	Kendaraan Menemper KA	Pagi	7:06
7	5/2/2022	Kendaraan Menemper KA	Pagi	7:51
8	5/25/2022	Kendaraan Menemper KA	Sore	15:17
9	5/25/2022	Kendaraan Menemper KA	Sore	17:15
10	7/10/2022	Kendaraan menemper KA	Malam	19:27
11	7/24/2022	Kendaraan menemper KA	Siang	12:35
12	7/30/2022	Kendaraan menemper KA	Malam	1:33
13	8/2/2022	Kendaraan Menemper KA	Pagi	8:25
14	8/13/2022	Kendaraan Menemper KA	Pagi	10:11
15	8/19/2022	Kendaraan Menemper KA	Pagi	6:13
16	8/28/2022	Kendaraan menemper KA	Pagi	10:45
17	8/29/2022	Kendaraan menemper KA	Pagi	8:35
18	8/31/2022	Kendaraan menemper KA	Sore	17:21

Sumber: PT KAI DAOP 4 Semarang

Berdasarkan tabel di atas menjelaskan bahwa terdapat 7 titik perlintasan resmi yang tidak dijaga, 5 titik perlintasan resmi dijaga, 3 titik perlintasan tidak resmi, 1 titik jalur, 2 titik perlintasan tidak resmi.

Sedangkan berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Semarang, menyebutkan bahwa:

“PT KAI selalu mendata ketika ada kejadian di perlintasan sebidang. Untuk tahun 2022 ada 18 kejadian sampai pada bulan terakhir. Ada beberapa kecelakaan lalu lintas di perlintasan. PT. KAI mengupayakan grafik agar selalu menurun. Target KAI tidak ada kejadian di perlintasan. Maka dari itu PT KAI selalu

berkoordinasi dengan pemerintah setempat untuk meningkatkan keselamatan perlintasan”.⁶²

Dari penjelasan yang sudah dijabarkan oleh Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Semarang, bahwa memang betul kalau PT KAI DAOP 4 Semarang selalu memiliki data statistic kecelakaan lalu lintas pada perlintasan sebidang di wilayah kota semarang. Dan di dalam penjelasan beliau menyebutkan bahwa data terkait kecelakaan *relative* menurun setiap tahunnya.

Selain itu, peneliti juga mensurvei atau terjun langsung di dalam beberapa titik perlintasan sebidang yang berada di wilayah kota semarang. Dari survei tersebut peneliti melihat beberapa faktor-faktor atau permasalahan yang timbul di sekitar area perlintasan sebidang yang berpotensi pada timbulnya kecelakaan lalu lintas pada daerah perlintasan sebidang tersebut. Berikut ini adalah beberapa data gambar yang diambil peneliti pada saat survei langsung di beberapa titik perlintasan sebidang yang berada di wilayah kota semarang. Antara lain sebagai berikut:

- a. Faktor kedisiplinan masyarakat yang cukup rendah terhadap peraturan pada perlintasan sebidang. Berikut ini adalah bukti gambar yang diambil peneliti terkait dengan kedisiplinan masyarakat yang cukup rendah, antara lain sebagai berikut:

⁶² Hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI Daerah Operasi (DAOP) 4 Semarang.

Figure 11 3.11 Perlintasan Sebidang pada Jl. Damarwulan



Sumber: Data Primer, 2022

Dari keterangan data gambar yang sudah di ambil oleh peneliti, gambar diatas menjelaskan bahwa adanya pelanggaran yang sedang dilakukan oleh masyarakat yang tidak paham akan aturan pada perlintasan sebidang tersebut. Dari data gambar tersebut terlihat jelas bahwa ada kereta api yang sedang melintas pada area perlintasan sebidang karena palang pintu sudah ditutup dan bunyi alarm atau pertanda lain sudah dinyalakan oleh penjaga pintu perlintasan sebidang tersebut.

- b. Faktor karena kurang terpenuhinya standar penanganan jalan pada area sekitar perlintasan sebidang.

Dari observasi yang dilakukan oleh peneliti, ada beberapa titik perlintasan di wilayah semarang yang lintasannya mengalami kerusakan. Sehingga sangat membahayakan bagi pengendara kendaraan umum yang akan melintas pada daerah tersebut.

Berikut ini adalah beberapa data terkait gambar kerusakan jalan pada perlintasan sebidang di beberapa titik perlintasan wilayah kota semarang yang diambil peneliti pada saat observasi. Kondisi jalan yang rusak tersebut dapat membahayakan keselamatan masyarakat umum yang melintas di area tersebut. Berikut ini adalah beberapa contoh gambar yang memperlihatkan kerusakan jalan di area perlintasan sebidang yang mengalami kerusakan jalan. Antara lain sebagai berikut:

Figure 12 3.12 Perlintasan Sebidang pada Jl. Ronggowarsito



Sumber: Data Primer, 2022

Figure 13 3.13 Kerusakan pada Perlintasan Sebidang pada Jl. Tlogosari





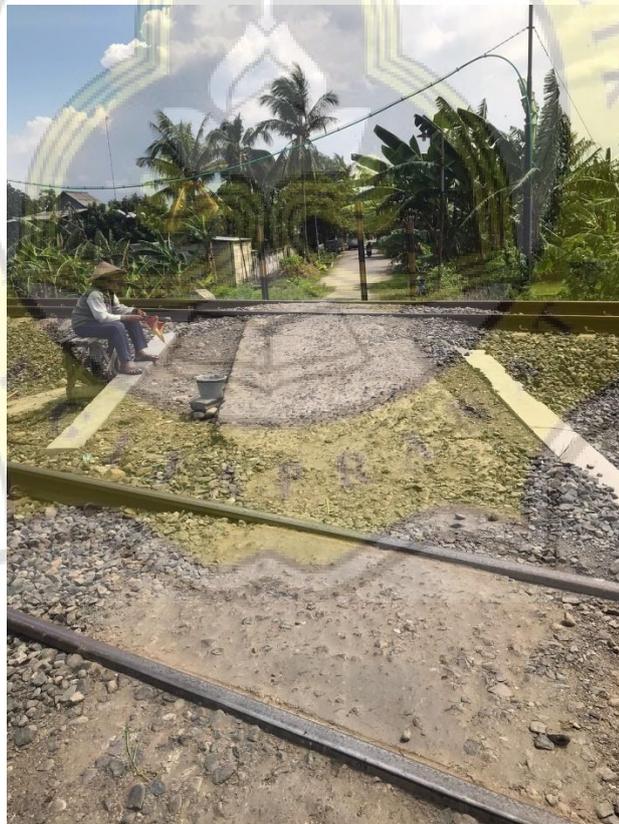
Sumber: Data Primer, 2022

Figure 14 3.14 Kerusakan pada Perlintasan Sebidang di Dukuh Gerjen RT 05 Rw 02 Desa Jamus Kecamatan Mranggen Kabupaten Demak Kota Semarang



Sumber: Data Primer, 2022

Figure 15 3.15 Kerusakan pada Perlintasan Sebidang di Jl. Bangetayu Wetan Kota Semarang



Sumber: Data Primer, 2022

Figure 16 3.16 Kerusakan pada Perlintasan Sebidang di Jl. KH Abdul Rosyid Bugen Kota Semarang



Sumber: Data Primer, 2022

Dari keterangan data gambar yang diambil oleh peneliti, gambar tersebut menjelaskan bahwa kurangnya perhatian pemerintah terhadap kerusakan jalan yang timbul pada area sekitar perlintasan sebidang tersebut. Dalam gambar tersebut menjelaskan juga bahwa kerusakan jalan semacam itu bisa menjadi pemicu maupun potensi kecelakaan lalu lintas pada area perlintasan sebidang di wilayah kota semarang, lebih tepatnya pada titik-titik yang masih belum terpenuhi alat pembantu standar keselamatan pada perlintasan sebidang tersebut.

- c. Faktor kurangnya sistem proteksi atau pengaman pada area perlintasan sebidang bagi pengendara kendaraan umum

Dalam survey yang dilakukan oleh peneliti, peneliti masih menemukan beberapa titik perlintasan sebidang di wilayah kota semarang yang sistem keamanannya atau sistem proteksinya masih terbilang kurang memadai. Hal tersebut tentu akan memicu terjadinya kecelakaan pada area perlintasan sebidang di wilayah kota semarang. Berikut ini adalah beberapa bukti gambar yang diambil peneliti pada saat survey langsung di beberapa titik perlintasan sebidang di wilayah kota semarang, antara lain sebagai berikut:

Figure 17 3.17 Kurangnya Sistem Proteksi pada Perlintasan Sebidang di Dukuh Gerjen RT 05 Rw 02 Desa Jamus Kecamatan Mranggen Kabupaten Demak Kota Semarang



Sumber: Data Primer, 2022

Figure 18 3.18 Kurangnya Sistem Proteksi pada Perlintasan Sebidang di Jl. Bangetayu Wetan Kota Semarang





Sumber: Data Primer, 2022

Figure 193.19 Kurangnya Sistem Proteksi pada Perlintasan Sebidang di Jl. KH Abdul Rosyid Bugen Kota Semarang





Sumber: Data Primer, 2022

Dari keterangan gambar yang diperoleh peneliti, gambar tersebut memperlihatkan kurangnya sistem keamanan maupun proteksi di beberapa titik perlintasan pada area perlintasan sebidang di wilayah kota semarang. Dari gambar tersebut sangat jelas kalau masih ada beberapa titik perlintasan di wilayah kota semarang yang membahayakan keselamatan berlalu lintas bagi para pemakai jalan di area perlintasan sebidang tersebut. Dalam gambar tersebut juga masih ada beberapa titik yang memperlihatkan bahwa penjagaan perlintasan sebidang tersebut masih mengandalkan tenaga masyarakat sekitar untuk menjaga perlintasan tersebut. Hal ini tentunya sangat membahayakan keselamatan bagi pemakai jalan yang akan melintas pada area perlintasan sebidang tersebut.

B. Pengaturan Perlintasan Sebidang Dalam Rangka Pelindungan Keselamatan Bagi Perjalanan Kereta Api Dan Pemakai Jalan Pada Perlintasan Sebidang di Wilayah Kota Semarang

1. Dinas Perhubungan Kota Semarang

Pemerintah Kota Semarang telah melaksanakan pengaturan di beberapa titik perlintasan sebidang yang sudah memenuhi standar teknis dalam rangka perlindungan keselamatan bagi masyarakat pemakai jalan dan penumpang kereta api. Jadi, tidak semua perlintasan sebidang di wilayah kota semarang mendapatkan pengaturan yang semestinya. Hal ini karena kurangnya dana untuk melengkapi titik perlintasan yang masih belum memenuhi standart teknis pada perlintasan sebidang tersebut. Menurut hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang, beliau menyebutkan bahwa:

“Untuk pengaturan, Perlintasan sebidang yang ada palang pintunya kita tempatkan petugas. Disitu ada 16 orang petugas yang di perlintasan sebidang yang kemudian dibagi menjadi 3 shift mulai dari pagi sampai sore, kemudian sore sampai malam, malam sampai pagi. Untuk yang tidak ada palang pintunya DISHUB belum bisa menempatkan petugas karena belum ada sarana dan prasarana yang memadai (palang pintunya, pos penjagaannya, kemudian sinyal-sinyal kereta apinya. Seperti itu, memang dari kewajiban dari Pemerintah Kota harus memenuhi kelengkapan pengaman pada perlintasan sebidang yang liar. Jadi, untuk di perlintasan sebidang masih harus berkoordinasi dengan dinas-dinas lain.

Contohnya: yang ada di Tlogosari, lintasan Tlogosari itu perlintasan yang liar karena yang pertama harus melihat kondisi lokasinya. Apakah lokasinya mampu diakses ataukah jalannya tidak memenuhi persyaratan untuk dikasih palang pintu. Jadi,

DISHUB masih mengandalkan tenaga dari warga sekitar untuk menjaga perlintasan yang masih belum memenuhi standar teknis tersebut. Kemudian dengan Perlintasan Sebidang yang liar dan masih dijaga warga masyarakat, kita akan membangun perlintasan tersebut dan harus koordinasi dengan dinas terkait. Contohnya DPU, DPU yang menangani jalan, yang menangani sarana prasarana bagaimana nantinya untuk kondisi jalan tersebut. Apakah ganjar atau tidak, kemudian dinas tata ruang. Dinas tata ruang itu nantinya juga menangani masalah pembangunannya. Pembangunan dalam hal ini semuanya. Baik itu posnya, kemudian penganggarannya itu dari kami, kalau dari dinas perhubungan tidak ada tenaga ahlinya berarti kita nitip anggaran ke dinas tata ruang untuk dibangun sarana prasarana perlintasan sebidang itu⁶³”.

Berdasarkan hasil survei peneliti, memang benar, jika ada beberapa titik perlintasan sebidang di wilayah kota semarang yang masih belum sesuai dengan seharusnya dilaksanakan. Berikut ini adalah salah satu contoh titik perlintasan sebidang di wilayah kota semarang yang belum memenuhi pengaturan tersebut, antara lain sebagai berikut:

Figure 20 3.20 Tidak adanya Penjagaan dan tidak adanya palang pintu pada Perlintasan Sebidang di Dukuh Gerjen RT 05 Rw 02 Desa Jamus Kecamatan Mranggen Kabupaten Demak Kota Semarang

⁶³ Hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan, dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang.



Sumber: Data Primer, 2022

Namun berdasarkan penulis sendiri, jika dikaitkan dengan Pasal 14 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan, menyebutkan bahwa:

“Peralatan Keselamatan Perlintasan Sebidang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12, berdasarkan komponen dan konstruksinya terdiri atas:

- a. portal pengaman pemakai jalan;
- b. Isyarat Lampu Peringatan/Larangan;
- c. Isyarat Suara;
- d. isyarat tulisan berjalan/ variable message sign (VMS);
- e. alat pendeteksi kereta api;
- f. pengendali utama Peralatan Keselamatan Perlintasan Sebidang (main controller); dan
- g. catu daya”.

Berdasarkan hasil survei peneliti di sebagian titik perlintasan sebidang di wilayah kota Semarang, memang benar telah dilakukan

beberapa pengaturan perlintasan sebidang dalam rangka perlindungan keselamatan bagi masyarakat pemakai jalan dan penumpang kereta api. Namun, pengaturan tersebut hanyalah berlaku untuk titik-titik perlintasan sebidang yang sudah memenuhi standar teknis pada perlintasan sebidang, yang sebagaimana disebutkan dalam Pasal 14 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan diatas. Jadi, masih ada beberapa titik perlintasan sebidang di wilayah kota semarang yang belum memenuhi standar teknis dalam penggunaan perlintasan sebidang untuk perlindungan bagi masyarakat dan penumpang kereta api pada perlintasan sebidang di wilayah kota semarang.

Sedangkan terkait dengan persyaratan pada perlintasan sebidang di wilayah kota semarang dicantumkan pada ketentuan teknis yang terdapat di Pedoman Teknis Perlintasan Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.770/KA.401/DRJD/2005 tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api, yang mana berbunyi antara lain sebagai berikut:

1. Persyaratan Perlintasan Sebidang

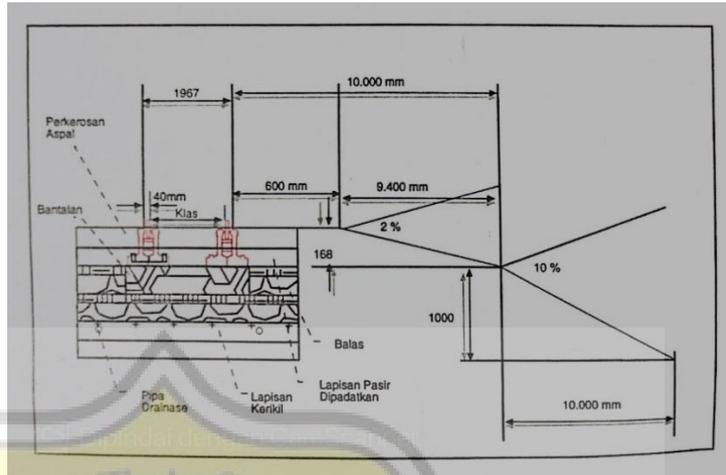
- a. Pengecualian terhadap perlintasan tidak sebidang dapat dibuat pada lokasi dengan ketentuan:

- 1) Selang waktu antara kereta api satu dengan kereta api berikutnya (*Head way*) yang melintas pada lokasi tersebut rata-rata sekurang-kurangnya 6 (enam) menit pada waktu sibuk (*peak*).
 - 2) Jarak perlintasan yang satu dengan yang lainnya pada satu jalur kereta api tidak kurang dari 800 meter;
 - 3) Tidak terletak pada lengkungan jalan kereta api atau tikungan jalan
 - 4) Terdapat kondisi lingkungan yang memungkinkan pandangan bagi masinis kereta api dari as perlintasan dan bagi pengemudi kendaraan bermotor.
 - 5) Jalan yang melintas adalah jalan Kelas III
- b. Pembangunan perlintasan sebidang haruslah memenuhi persyaratan:
- 1) Kepala rel terdiri dari permukaan jalan yang tidak boleh lebih tinggi maupun lebih rendah, dengan toleransi 0,5 cm;
 - 2) Terdapat permukaan datar sepanjang 60 cm yng diukur dari sisi terluar jalan rel;
 - 3) Maksimal gradien untuk dilewati kendaraan dihitung dari titik tertinggi di kepala rel yaitu:

- a) 2 % diukur dari sisi terluar permukaan datar sebagaimana dimaksud dalam butir 2 untuk jarak 9,4 meter;
 - b) 10 % untuk 10 meter berikutnya dihitung dari titik terluar sebagaimana dimaksud dalam butir 1, sebagaimana gradien peralihan.
- 4) Lebar perlintasan untuk satu jalur maksimal 7 meter;
 - 5) Sudut perpotongan antara jalan rel dengan jalan sekurang-kurangnya 90 derajat dan panjang jalan yang lurus minimal harus 150 meter dari as jalan rel;
 - 6) Harus dilengkapi dengan rel lawan (*dwang rel*) atau konstruksi lain untuk menjamin tetap adanya alur untuk *flens* roda;
 - 7) Tata cara persyaratan ini dapat dilihat pada **gambar 23**

3.21

Figure 21 3.21 Kemiringan jalan pada perlintasan jalan dengan jalur kereta api



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

Keterangan:

Garis putus-putus menyebutkan bahwa kondisi di lapangan dapat berupa turunan maupun tanjakan.

2. Persyaratan Prasarana Jalan dan KA pada Perlintasan Sebidang
 - a. Ruas jalan yang dapat di buat perlintasan sebidang antara jalan dengan jalur kereta api mempunyai persyaratan sebagai berikut:
 - 1) Jalan kelas III;
 - 2) Jalan sebanyak-banyaknya 2 (dua) arah;

- 3) Tidak pada tikungan jalan dan/atau alinyemen horizontal yang memiliki radius sekurang-kurangnya 500 meter;
- 4) Tingkat kelandaian kurang dari 5 (lima) persen dari titik terluar jalan rel;
- 5) Memenuhi jarak pandang bebas, (penentuan jarak pandang bebas antara kereta api dan jalan), gambar 2 dan table.
- 6) Sesuai dengan Rencana Umum Tata Ruang (RUTR);

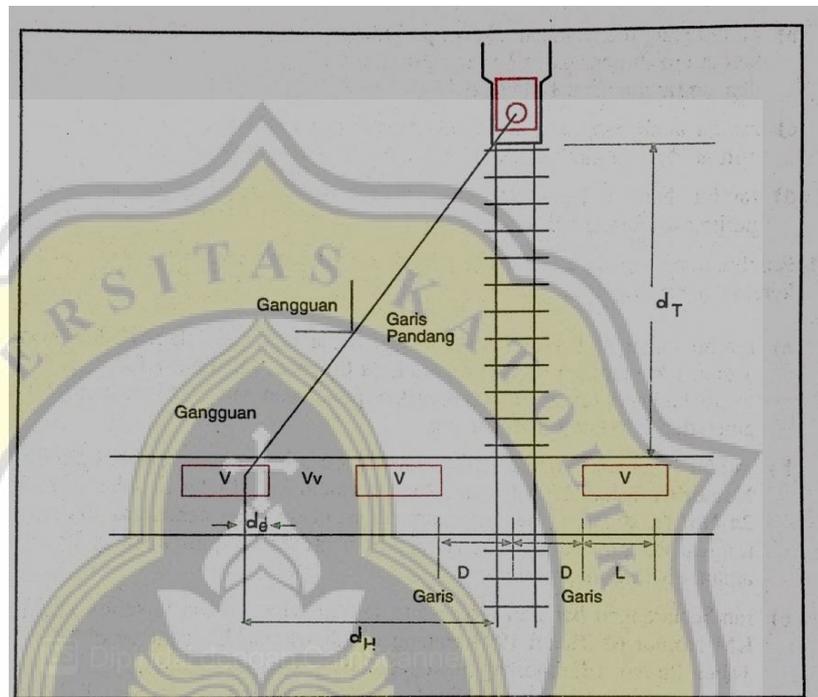
Table 3 3.3 Hubungan Jarak Pandang dengan Kecepatan

Kecepatan Kereta (km/jam)	Bergerak dari posisi	Kendaraan sedang bergerak						KET
		Kecepatan kendaraan (km/jam)						
	0	10	20	30	40	50	60	
Jarak Pandang terhadap jalan rel, dari perlintasan, d_r (m)								
10	45	38	24	20	16	13	18	
20	91	77	48	40	37	37	38	
30	136	115	72	60	56	56	58	
40	181	153	96	80	75	75	77	
50	227	192	120	100	94	93	96	
60	272	230	144	120	112	112	115	
70	317	268	168	140	132	133	135	Diusahakan untuk dihindari
80	363	307	192	160	151	152	154	
90	408	345	216	180	170	172	174	
100	454	384	240	200	189	191	193	
110	499	422	264	220	209	210	212	
120	544	460	288	240	228	230	232	
Jarak Pandang terhadap jalan raya, dari perlintasan, d_{jr} (m)								
		16	26	38	52	71	93	

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

Perlintasan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api

Figure 22 3.22 Kondisi Dimana Kendaraan Dapat Mengamati Kereta Atau Dapat Berhenti



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

Keterangan:

d_H = Jarak pandang terhadap jalan bagi kendaraan V_v untuk berhenti dengan aman tanpa melanggar batas perlintasan

d_T = Jarak pandang terhadap jalan rel untuk melakukan manuver seperti yang dideskripsikan untuk d_H
Besarnya d_H dan d_T seperti pada table 1

L = Panjang kendaraan

D = Jarak dan garis stop atau dari bagian depan kendaraan terhadap rel terdekat

d_e = Jarak dari pengemudi terhadap bagian depan kendaraan

b. Wajib dilengkapi rambu lalu lintas yang berupa peringatan dan larangan sebagai berikut

1) Rambu peringatan dipasang pada perlintasan sebidang antara jalan dengan kereta api, yang terdiri dari:

a) Rambu yang menyatakan adanya perlintasan sebidang antara jalan dengan jalur kereta api dimana jalur kereta api dilengkapi dengan pintu perlintasan, dengan rambu table 1a No. 22a;

b) Rambu yang menyatakan adanya perlintasan sebidang antara jalan dengan jalur kereta api dimana jalur kereta api tidak dilengkapi dengan pintu perlintasan, dengan rambu table 1a No. 22b;

- c) Rambu tambahan yang menyatakan jarak per 150 meter dengan rel kereta api terluar, dengan rambu table 1a No. 24a, 24b dan 24c;
- d) Rambu berupa kata-kata yang menyatakan agar berhati-hati mendekati perlintasan kereta api.

2) Rambu larangan dipasang pada perlintasan sebidang antara jalan dengan jalur kereta api, terdiri dari:

- a) Rambu larangan berjalan terus sebagaimana tersebut dalam KM Nomor 61 Tahun 1993 tentang Rambu-rambu Lalu Lintas di Jalan pada Tabel 2a No. 1a, wajib berhenti sesaat dan meneruskan perjalanan setelah mendapat kepastian aman dari lalu lintas arah lainnya;
- b) Rambu larangan berjalan terus yaitu rambu sebagaimana tersebut dalam KM Nomor 61 Tahun 1993 tentang Rambu-rambu Lalu Lintas di Jalan pada Tabel 2a No. 1c, dipasang pada persilangan sebidang jalan dengan kereta api jalur tunggal yang mewajibkan kendaraan berhenti sesaat untuk mendapat kepastian aman sebelum melintasi rel;
- c) Rambu larangan terus yaitu rambu sebagaimana tersebut dalam KM Nomor 61 Tahun 1993 tentang Rambu-rambu Lalu Lintas di Jalan pada Tabel 2a

No. 1d, dipasang pada perlintasan sebidang jalan dengan kereta api jalur ganda yang mewajibkan kendaraan berhenti sesaat untuk mendapat kepastian aman sebelum melintasi rel;

d) Rambu larangan berbalik arah kendaraan bermotor maupun tidak bermotor pada perlintasan kereta api, dengan rambu 2a No.5c;

e) Rambu larangan berupa kata-kata yaitu rambu Tabel 2a No. 12 yang menyatakan agar pengemudi berhenti sebentar untuk memastikan tidak ada kereta api yang melintas;

c. Wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa Marka jalan yang terdiri dari:

1) Marka melintang berupa tanda garis melintang sebagai batas wajib berhenti kendaraan sebelum melintas jalur kereta api, dengan ukuran lebar 0,30 meter dan tinggi 0,03 meter;

2) Marka membujur berupa garis utuh sebagai larangan kendaraan untuk melintasi garis tersebut dengan ukuran lebar 0,12 meter dan tinggi 0,03 meter;

3) Marka lambang berupa tanda peringatan yang dilengkapi dengan tulisan “KA” sebagai tanda

peringatan adanya perlintasan adanya perlintasan dengan jalur kereta api, dengan ukuran lebar secara keseluruhan 2,4 meter dan tinggi 6 meter serta ukuran huruf yang bertuliskan “KA” tinggi 1,5 meter dan lebar 0,60 meter.

4) Peta penggaduh (*rumble strip*) sebelum memasuki persilangan sebidang.

5) Median minimal 6 meter 1 meter pada jalan 2 jalur 2 arah.

d. Wajib dilengkapi dengan:

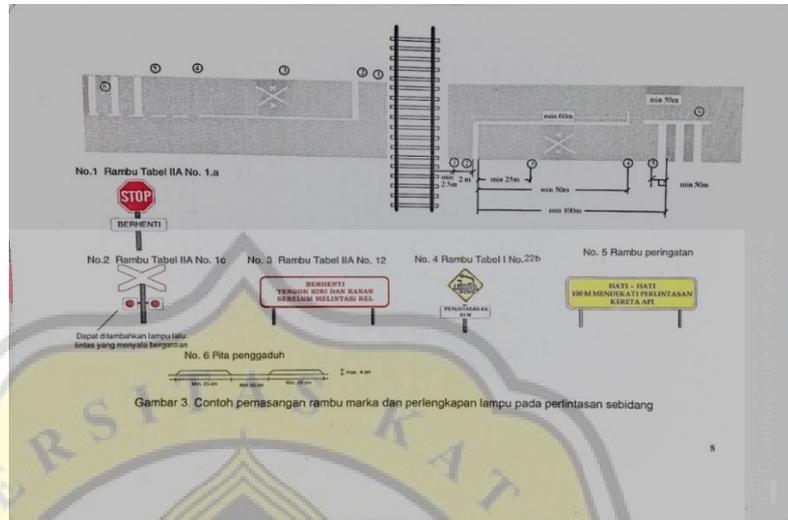
1) Isyarat lampu satu warna berwarna merah yang menyala berkedip atau dua lampu berwarna merah yang menyala bergantian.

2) Isyarat suara atau tanda panah pada lampu yang menunjukkan arah datangnya kereta api.

e. Tatacara pemasangan perlengkapan jalan berupa rambu dan marka serta lampu isyarat lalu lintas berwarna merah berkedip, isyarat suara atau panah pada lampu yang menunjukkan arah datangnya kereta api seperti **gambar 25 3. 23⁶⁴**.

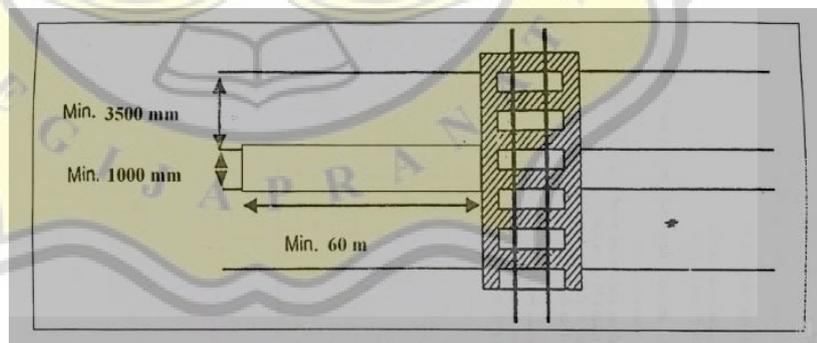
⁶⁴ Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.770/KA.401/DRJD/2005 tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api, Hal 2-9, Diakses pada 9 Oktober 2022 Pukul 21.34 WIB.

Figure 23 3.23 Contoh Pemasangan Rambu Marka dan Perlengkapan Lampu Pada Perlintasan Sebidang



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

Figure 24 3.24 Lebar Lajur Dan Dimensi Median Jalan Pada Perlintasan Jalan 2 Lajur 2 Arah Dengan Jalan Kereta Api



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

“Terkait pengaturan perlintasan sebidang yang diatur oleh pemerintah pusat memang sudah cukup memadai pelaksanaan wewenang dan tugas pemerintah kota semarang⁶⁵” ujar Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang.

Sedangkan terkait wewenang pemerintah kota semarang dalam melindungi masyarakat pada perlintasan sebidang di wilayah kota semarang berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang, yang menyebutkan bahwa:

“Jadi seperti yang sudah tadi saya sampaikan bahwa wewenang dari pemerintah kota semarang hanya sebatas di jalan-jalan yang ada di kota semarang, yang ada palang pintunya kita berikan petugas, kemudian kita jaga, kita laksanakan tugas sesuai dengan jam kerja tersebut”.

Jika hal ini dikaitkan dengan BAB II terkait dengan Pengelolaan Perlintasan Sebidang yang terdapat pada Bagian Kesatu Kriteria Perlintasan Sebidang, yang dimana terdapat dalam Pasal 2 angka 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan, dimana bunyi pasal tersebut adalah sebagai berikut:

(1) Untuk menjamin keselamatan perjalanan kereta api dan keselamatan masyarakat pemakai jalan, Perlintasan Sebidang yang telah beroperasi sebelum Peraturan Menteri ini berlaku dan

⁶⁵ Hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang.

belum dilengkapi dengan Peralatan Keselamatan Perlintasan Sebidang, harus dilakukan pengelolaan oleh:

- a. Menteri, untuk Jalan nasional;
- b. gubernur, untuk Jalan provinsi;
- c. bupati/walikota, untuk Jalan kabupaten/kota dan Jalan desa; dan
- d. badan hukum atau lembaga, untuk Jalan khusus yang digunakan oleh badan hukum atau lembaga.

Berdasarkan uraian dari Bapak Andreas Caturady Kristianto,

ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang diatas, jika dikaitkan dengan pasal tersebut memang benar. Jika pembagian wewenang pemerintah kota semarang berdasarkan dengan pengelolanya. Sedangkan jumlah perlintasan sebidang yang menjadi wewenang pemerintah kota semarang “Iya sesuai data yang ada, baik yang ada palang pintunya maupun yang liar sebanyak 41 perlintasan sebidang”, ujar Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang. Semua perlintasan sebidang yang berada di wilayah administratif kota semarang menjadi wewenang pemerintah kota semarang. Pada saat wawancara oleh Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang, menyebutkan bahwa “Ini kalau dari data ada 41 perlintasan sebidang yang melintas di wilayah kota Semarang, tentunya

juga menjadi perhatian kita. Menjadi wewenang dari kami, jadi memang tugas-tugas dari kami juga ada tugas tambahan itu”.⁶⁶

Selanjutnya berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang terkait dengan pengaturan batas wewenang perlintasan sebidang antara yang menjadi wewenang pemerintah kota semarang, pemerintah provinsi jawa tengah dan kementerian perhubungan, menyebutkan bahwa:

“Dalam hal ini wewenang pemerintah kota semarang, itu menangani jalan-jalan yang menjadi wewenang dari pemerintah kota. Jalan-jalan eksisting, jalan-jalan yang dilalui oleh warga itu yang masuk di kota semarang berarti kota semarang. Kemudian jalan-jalan yang perlintasan sebidangnya itu melewati jalan provinsi, berarti itu kewenangan jalan provinsi. Kalau yang jalan perlintasan sebidang itu melintas di jalan nasional, itu berarti wewenang kementerian perhubungan. Itu yang menjadi pembagian tugas dan wewangnya”.

Jika di analisis berdasarkan dengan Pasal 37 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan, yang berbunyi sebagai berikut:

Peningkatan keselamatan Perlintasan Sebidang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 menjadi tanggung jawab:

- a. Menteri yang bertanggung jawab di bidang jalan dan/atau Direktur Jenderal, untuk Jalan nasional;
- b. gubernur, untuk Jalan provinsi;
- c. bupati/walikota, untuk Jalan kabupaten/kota dan Jalan desa; dan

⁶⁶ Hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang.

- d. badan hukum atau lembaga, untuk Jalan khusus yang digunakan oleh badan hukum atau lembaga.

Di dalam urain penjelasan dari Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang terbilang sudah sesuai dengan Pasal 37 terhadap peningkatan keselamatan perlintasan sebidang terkait dengan pengaturan batas wewenang perlintasan sebidang antara yang menjadi wewenang pemerintah kota semarang, pemerintah provinsi jawa tengah dan kementerian perhubungan. Dalam hal ini tentunya pemerintah kota semarang, pemerintah provinsi jawa tengah dan kementerian perhubungan sudah menjalankan wewenangnya sesuai dengan peraturan yang sudah ditetapkan oleh pemerintah pusat.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang, menyebutkan bahwa:

“Iya, jadi untuk peraturan perlintasan sebidang ini masih kita menggunakan undang-undang kereta api. Didalam undang-undang tersebut, bahwasannya kereta api itu harus bebas dari moda transportasi lain. Jadi tidak boleh diganggu dengan moda transportasi lain. Itu ada aturannya, nanti dibuka undang-undang perkeretaapian. Kemudian kita juga mengacu sama undang-undang 22 tahun undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ) itu juga sebagai acuan kita di jalan raya”.

Jika dikaitkan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Di dalam undang-undang tersebut menyebutkan kalau ada kereta api yang akan melintas, pengemudi kendaraan haruslah mengutamakan perjalanan kereta api

tersebut. Berikut ini adalah bunyi pasal 124, yang berbunyi “Pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api”.

Selain di dalam pasal 124 UU Perkeretaapian, hal yang serupa juga dijelaskan didalam Pasal 114 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Di dalam undang-undang tersebut menyebutkan jika ada kereta api yang akan melintas, haruslah terbebas dari moda transportasi lain. Berikut bunyi pasal tersebut “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”.

Hal yang sama juga di tuliskan di dalam Pasal 78 Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, bahwasannya untuk menjamin keselamatan pada saat pengeoperasian kereta api, pengemudi wajib mendahulukan perjalanan kereta. Antara lain sebagai berikut, “Untuk melindungi keselamatan dan kelancaran pengoperasian kereta api pada perpotongan sebidang, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api”.

Terkait hal yang serupa juga tertuang dalam bagian kesembilan belas terkait dengan kewajiban mendahulukan perjalanan kereta api yang terdapat pada Pasal 110 Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun

2009 tentang Lalu Lintas Dan angkutan Kereta Api, yang menyebutkan

bahwa:

- (1) Pada perpotongan sebidang antara jalur Kereta api dengan jalan yang selanjutnya disebut dengan perpotongan sebidang yang digunakan untuk lalu lintas umum atau lalu lintas khusus, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api.
- (2) Pemakai jalan wajib mematuhi semua rambu-rambu jalan di perpotongan sebidang.
- (3) Dalam hal terjadi pelanggaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) yang menyebabkan kecelakaan, maka hal ini bukan merupakan kecelakaan perkeretaapian.
- (4) Pintu perlintasan pada perpotongan sebidang berfungsi untuk mengamankan perjalanan kereta api.

Selain itu, bahwa pengemudi kendaraan haruslah mengutamakan perjalanan kereta api juga dijelaskan dalam Pedoman Teknis Perlintasan Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.770/KA.401/DRJD/2005 tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api, yang berbunyi sebagai berikut:

“PengemudiKendaraan

a. Pada perlintasan sebidang antara jalan dengan jalur kereta api, pengemudi kendaraan wajib:

- 1) mendahulukan kereta api;
- 2) memberikan hak utama kepada kendaraan yang lebih dahulu melintasi rel.

b. Setiap pengemudi kendaraan bermotor dan tidak bermotor yang akan melintasi perlintasan sebidang kereta api, wajib:

- 1) mengurangi kecepatan kendaraan sewaktu melihat rambu peringatan adanya perlintasan;

- 2) menghentikan kendaraan sejenak sebelum melewati perlintasan, menengok ke kiri dan ke kanan untuk memastikan tidak ada kereta api yang akan melintas;
- 3) tidak mendahului kendaraan lain di perlintasan;
- 4) tidak menerobos perlintasan saat pintu perlintasan ditutup;
- 5) tidak menerobos perlintasan dalam kondisi lampu isyarat warna merah menyala pada perlintasan yang dilengkapi lampu isyarat lalu lintas;
- 6) memastikan bahwa kendaraannya dapat melewati rel, sehingga kondisi rel harus senantiasa kosong;
- 7) membuka jendela samping pengemudi, agar dapat memastikan ada tidaknya tanda peringatan kereta akan melewati perlintasan.
- 8) apabila mesin kendaraan tiba-tiba mati di perlintasan, maka pengemudi harus dapat memastikan kendaraannya keluar dari areal perlintasan.

c. Setiap pengemudi kendaraan bermotor atau tidak bermotor wajib berhenti di belakang marka melintang berupa tanda garis melintang untuk menunggu kereta api melintas”⁶⁷;

Berdasarkan uraian yang sudah dijelaskan oleh Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang tentunya hukum sudah mengatur secara lengkap tentang perlintasan sebidang sehingga melindungi keselamatan bagi pemakai jalan yang akan melintas pada area perlintasan sebidang di wilayah kota semarang tersebut.

Selanjutnya terkait dengan wewenang pemerintah kota semarang dalam melindungi masyarakat pada perlintasan sebidang antara lain:

“Jadi seperti yang sudah saya sampaikan, jika wewenang dari pemerintah kota semarang itu hanya sebatas di jalan-jalan yang

⁶⁷ Pedoman Teknis Perlintasan Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.770/KA.401/DRJD/2005 tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api, Diakses pada 14 Oktober 2022 Pukul 19.16 WIB. Ibid, Hal. 19.

ada di kota semarang, untuk yang ada palang pintunya kita berikan petugas, kemudian kita jaga, kita laksanakan tugas sesuai dengan jam kerja itu⁶⁸”.

Hal tersebut disampaikan oleh Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang. Tentu dalam hal ini, berdasarkan kewenangannya dapat dilihat dalam Pasal 79 Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, dimana kewenangan tersebut berbunyi antara lain sebagai berikut:

- 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.

Hal serupa terkait kewenangan peningkatan keselamatan perlintasan sebidang juga disebutkan di dalam Pasal 37 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan, berbunyi:

Peningkatan keselamatan Perlintasan Sebidang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 menjadi tanggung jawab:

- a. Menteri yang bertanggung jawab di bidang jalan dan/atau Direktur Jenderal, untuk Jalan nasional;
- b. gubernur, untuk Jalan provinsi;
- c. bupati/walikota, untuk Jalan kabupaten/kota dan Jalan desa; dan

⁶⁸ Hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang.

- d. badan hukum atau lembaga, untuk Jalan khusus yang digunakan oleh badan hukum atau lembaga.

Dalam uraian yang sudah dijelaskan oleh Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang, tentu sudah melaksanakan sesuai dengan ketentuan yang diterapkan oleh pemerintah untuk perlintasan sebidang yang sudah memenuhi standar teknis pengamanan. Namun, DISHUB masih belum menangani pada titik perlintasan sebidang yang belum memenuhi standar teknis pada perlintasan sebidang di wilayah kota semarang karena kendala. Hal ini tentu bertentangan dengan peraturan yang sudah ditetapkan pemerintah dan berlaku saat ini.

Selanjutnya terkait dengan kebijakan dinas perhubungan kota semarang menghadapi persoalan dalam hal perlintasan sebidang disebutkan oleh Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang dalam hasil wawancara, antara lain:

“Dalam menghadapi perlintasan sebidang yang masih belum memenuhi standar teknis tersebut, kita tidak lepas dari kerjasama dan himbauan atau informasi dari masyarakat. Kita tetap berjalan bersama supaya perlintasan sebidang itu aman, kemudian warga masyarakat yang melintas selamat semua dan kita tetap melakukan pembinaan kepada para petugas kita”.⁶⁹

⁶⁹ Hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang.

Jika dikaitkan dengan penjelasan atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bagian umum menyebutkan bahwa:

“Untuk menekan angka Kecelakaan Lalu Lintas yang dirasakan sangat tinggi, upaya ke depan diarahkan pada penanggulangan secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakan hukum. Upaya pembinaan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan berlalu lintas dan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia”.

Tentunya dalam hal ini pemerintah sudah menjalankan perannya sesuai dengan peraturan yang ditetapkan undang-undang. Dengan adanya pembinaan terutama pada titik perlintasan sebidang di wilayah kota Semarang yang masih belum memenuhi standar teknis perlindungan keselamatan. Jadi, tidak hanya petugas dalam pembinaan tersebut, pembinaan tersebut juga berlaku untuk masyarakat pemakai jalan yang akan melintas pada perlintasan, lebih tepatnya perlintasan sebidang baik yang sudah memenuhi standar teknis pengamanan maupun belum memenuhi standar teknis pengamanan. Dengan adanya upaya pembinaan, petugas maupun masyarakat sekitar diharapkan mampu lebih memahami pentingnya berlalu lintas dengan mengutamakan keselamatan.

2. PT KAI DAOP 4 Kota Semarang

PT. KAI DAOP 4 Kota Semarang telah melaksanakan pengaturan perlintasan sebidang dalam rangka perlindungan keselamatan bagi masyarakat pemakai jalan dan penumpang kereta api berdasarkan peraturan yang sudah ditetapkan oleh pemerintah pusat.

Menurut hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, beliau menyebutkan bahwa “Terkait pengaturan perlintasan, sudah cukup memadai pelaksanaan, wewenang, dan tugas PT KAI⁷⁰”.

Berdasarkan hasil penelitian dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, memang benar jika PT KAI DAOP 4 Kota Semarang telah melaksanakan pengaturan pada perlintasan sebidang berdasarkan dari acuan dari pemerintah pusat. Salah satunya adalah Undang-Undang Perkeretaapian, Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah No. 56 Tahun 2009, Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018, maupun aturan-aturan yang lain berdasarkan pemerintah pusat.

Selanjutnya terkait dengan PT KAI DAOP 4 Kota Semarang menerbitkan pengaturan atau kebijakan perlintasan sebidang untuk melindungi masyarakat, tentu bukan wewenang dari PT KAI DAOP 4 Kota Semarang. Berdasarkan hasil penelitian dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, menyebutkan bahwa:

“KAI disini tidak menerbitkan aturan atau kebijakan kepada masyarakat. Namun PT KAI melaksanakan aturan-aturan yang diterbitkan oleh pemerintah.
Contohnya:

⁷⁰ Hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang.

- a. Undang-Undang Perkeretaapian
- b. Peraturan Pemerintah terkait Perkeretaapian; dan
- c. Aturan-aturan turunan dibawahnya⁷¹”.

Jika hal ini dikaitkan dengan bagian penjelasan Undang-Undang Perkeretaapian Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian poin umum, yang di mana dalam poin tersebut memang benar jika kebijakan maupun pengaturan pada perlintasan sebidang untuk melindungi masyarakat bukan kewenangan dari DAOP 4 Kota Semarang, melainkan dari aturan-aturan yang diterbitkan oleh pemerintah pusat.

Berikut adalah bunyi dari pasal tersebut:

“Dengan memperhatikan hal-hal tersebut, peran Pemerintah dalam penyelenggaraan perkeretaapian perlu dititikberatkan pada pembinaan yang meliputi penentuan kebijakan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan dengan mengikutsertakan peran masyarakat sehingga penyelenggaraan perkeretaapian dapat terlaksana secara efisien, efektif, transparan, dan dapat dipertanggungjawabkan”.

Berikutnya terkait dengan pengaturan batas wewenang perlintasan sebidang antara yang menjadi wewenang Pemerintah Kota Semarang, Pemerintah Provinsi Jawa Tengah, Kementerian Perhubungan dan PT KAI, yang dimana dalam hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, menyebutkan bahwa:

“Terkait aturan batas wewenang perlintasan sebidang itu ada pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 94 Tahun 2018 di sana tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api dengan Jalan. Jadi, disana ada di PERMENHUB 94 tahun 2018 tersebut ada kewenangan atau tugas yang harus dibagi-bagi. Misalkan:

⁷¹ Hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang.

Untuk jalan nasional, itu kewenangannya ada pada kementerian. Kemudian jalan provinsi itu pemerintah provinsi. Kemudian jalan kota/kabupaten itu pemerintah kota Semarang. Kalau dalam hal ini di Semarang⁷². Jika hal ini dikaitkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan

Pasal 37 Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan yang terletak dalam BAB III terkait dengan Kewenangan Kegiatan Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang yang terdapat pada Bagian Kesatu terkait Tanggung Jawab Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang, yang dimana bunyi pasal tersebut antara lain sebagai berikut:

Peningkatan keselamatan Perlintasan Sebidang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 menjadi tanggung jawab:

- a. Menteri yang bertanggung jawab di bidang jalan dan/atau Direktur Jenderal, untuk Jalan nasional;
- b. gubernur, untuk Jalan provinsi;
- c. bupati/walikota, untuk Jalan kabupaten/kota dan Jalan desa; dan
- d. badan hukum atau lembaga, untuk Jalan khusus yang digunakan oleh badan hukum atau lembaga.

Di dalam penjelasan pasal tersebut, memang benar apa yang dikatakan oleh Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, jika batas wewenang perlintasan sebidang sudah ditentukan berdasarkan masing-masing Batasan wilayahnya tersendiri. Jadi dalam hal ini, memang tidak ada pihak yang melanggar batas kewenangannya.

⁷² Hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang.

Berikutnya hukum sudahlah mengatur secara lengkap terkait dengan perlintasan sebidang sehingga mampu melindungi keselamatan masyarakat. Sebagaimana yang telah diuraikan oleh Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, beliau menyebutkan bahwa:

“Aturan terkait perlintasan sebidang memang sudah mengaur secara lengkap. Mulai dari:

Undang-Undang Perkeretaapian;

Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009;

Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009;

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018;

Maupun aturan-aturan yang lain yang ada⁷³”.

Jika hal ini dikaitkan dengan pasal 124 Undang-Undang Perkeretaapian Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, dimana bunyi dalam pasal tersebut sudah menjelaskan bahwa pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api, dengan kata lain pemakai jalan sudahlah terhindar dari bahaya kereta yang akan melintas. Karena dalam penjelasan tersebut sudah tertuang di dalam Undang-Undang Perkeretaapian, sebagaimana penjelasan pasal tersebut adalah “Pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api”.

Selain di dalam pasal 124 UU Perkeretaapian, hal yang serupa juga dijelaskan didalam Pasal 114 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Di dalam undang-undang

⁷³ Hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang.

tersebut menyebutkan kalau ada kereta api yang akan melintas, haruslah terbebas dari moda transportasi lain. Berikut ini adalah bunyi pasal 114, antara lain:

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.

Hal ini juga di tuliskan di dalam Pasal 78 Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, yang bahwasannya untuk menjamin keselamatan pada saat pengeoperasian kereta api, pengemudi wajib mendahulukan perjalanan kereta. Berikut ini adalah bunyi dari pasal tersebut, antara lain “Untuk melindungi keselamatan dan kelancaran pengoperasian kereta api pada perpotongan sebidang, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api”.

Terkait hal yang serupa juga tertuang dalam bagian kesembilan belas terkait dengan kewajiban mendahulukan perjalanan kereta api yang terdapat pada Pasal 110 Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan angkutan Kereta Api, yang menyebutkan bahwa:

- 1) Pada perpotongan sebidang antara jalur Kereta api dengan jalan yang selanjutnya disebut dengan perpotongan sebidang yang digunakan untuk lalu lintas umum atau lalu lintas khusus, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api.

- 2) Pemakai jalan wajib mematuhi semua rambu-rambu jalan di perpotongan sebidang.
- 3) Dalam hal terjadi pelanggaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) yang menyebabkan kecelakaan, maka hal ini bukan merupakan kecelakaan perkeretaapian.
- 4) Pintu perlintasan pada perpotongan sebidang berfungsi untuk mengamankan perjalanan kereta api.

Selain itu, bahwa pengemudi kendaraan haruslah mengutamakan perjalanan kereta api juga dijelaskan dalam Pedoman Teknis Perlintasan Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.770/KA.401/DRJD/2005 tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api, yang berbunyi sebagai berikut:

“PengemudiKendaraan

a. Pada perlintasan sebidang antara jalan dengan jalur kereta api, pengemudi kendaraan wajib:

- 1) mendahulukan kereta api;
- 2) memberikan hak utama kepada kendaraan yang lebih dahulu melintasi rel.

b. Setiap pengemudi kendaraan bermotor dan tidak bermotor yang akan melintasi perlintasan sebidang kereta api, wajib:

- 1) mengurangi kecepatan kendaraan sewaktu melihat rambu peringatan adanya perlintasan;
- 2) menghentikan kendaraan sejenak sebelum melewati perlintasan, menengok ke kiri dan ke kanan untuk memastikan tidak ada kereta api yang akan melintas;
- 3) tidak mendahului kendaraan lain di perlintasan;
- 4) tidak menerobos perlintasan saat pintu perlintasan ditutup;
- 5) tidak menerobos perlintasan dalam kondisi lampu isyarat warna merah menyala pada perlintasan yang dilengkapi lampu isyarat lalu lintas;
- 6) memastikan bahwa kendaraannya dapat melewati rel, sehingga kondisi rel harus senantiasa kosong;

- 7) membuka jendela samping pengemudi, agar dapat memastikan ada tidaknya tanda peringatan kereta akan melewati perlintasan.
- 8) apabila mesin kendaraan tiba-tiba mati di perlintasan, maka pengemudi harus dapat memastikan kendaraannya keluar dari areal perlintasan.

c. Setiap pengemudi kendaraan bermotor atau tidak bermotor wajib berhenti di belakang marka melintang berupa tanda garis melintang untuk menunggu kereta api melintas”⁷⁴;

Berdasarkan uraian yang sudah dijelaskan oleh Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang tentunya hukum sudah mengatur secara lengkap tentang perlintasan sebidang sehingga melindungi keselamatan bagi pemakai jalan yang akan melintas pada area perlintasan sebidang di wilayah kota semarang tersebut.

Jikalau dilihat berdasarkan dari beberapa aturan atau acuan dari peraturan-peraturan yang lebih tinggi, hingga peraturan-peraturan di bawahnya berjalan sesuai dengan peraturan yang lebih tinggi. Hingga dalam hal ini dapat dikatakan tidak adanya persimpangan peraturan yang lebih bawah ke pengaturan yang lebih tinggi di atasnya.

Sedangkan terkait wewenang PT KAI dalam melindungi masyarakat pada perlintasan sebidang di wilayah kota semarang berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan Bapak Rezky Azis, S.H.

⁷⁴ Pedoman Teknis Perlintasan Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.770/KA.401/DRJD/2005 tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api, Diakses pada 14 Oktober 2022 Pukul 19.16 WIB. Ibid, Hal. 19.

selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, yang menyebutkan bahwa:

“Jadi, terkait melindungi masyarakat pada perlintasan sebidang, kembali lagi PT KAI sebenarnya mempunyai tugas itu untuk mengamankan keselamatan perjalanan Kereta Api. Dimana dimana sekaligus juga otomatis untuk keselamatan pemakai jalan juga. Dalam hal ini pada peraturan menteri perhubungan nomor 94 tahun 2018, PT KAI selaku penyelenggara prasarana itu berhak melakukan tindakan penutupan dan normalisasi jalur kereta api perlintasan sebidang yang tidak memiliki nomor perlintasan, tidak dijaga, dan atau tidak berpintu yang lebarnya kurang dari 2 meter. Itu untuk keselamatan perjalanan kereta api dan keselamatan pemakai jalan⁷⁵”.

Jika dikaitkan berdasarkan dengan Pasal 2 angka (3) BAB II terkait dengan Pengelolaan Perlintasan Sebidang yang terletak pada Bagian Kesatu tentang Kriteria Perlintasan Sebidang Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan, yang berbunyi sebagai berikut:

“(3) Perlintasan Sebidang yang tidak memiliki Nomor JPL, tidak dijaga, dan/atau tidak berpintu yang lebarnya kurang dari 2 m (dua meter) harus ditutup atau dilakukan normalisasi Jalur Kereta Api oleh penyelenggara prasarana perkeretaapian”.

Berdasarkan penjelasan yang diuraikan oleh Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, memang benar jika PT KAI DAOP 4 telah melindungi masyarakat pada perlintasan sebidang di wilayah kota semarang berdasarkan acuan dari aturan pemerintah.

⁷⁵ Hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang.

Selanjutnya terkait dengan kebijakan PT KAI DAOP 4 Kota Semarang menghadapi persoalan dalam hal perlintasan sebidang disebutkan oleh Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, dalam hasil wawancara, antara lain:

“Iya, jadi terkait menghadapi persoalan pada perlintasan sebidang. Dalam hal ini kita selaku operator atau penyelenggara. Kita selalu berkoordinasi secara lisan maupun bersurat kepada pemerintah setempat. Baik dari level pemerintah kota semarang, terus kelurahan, kecamatan dimana disana untuk peningkatan keselamatan perlintasan sebidang⁷⁶”.

Jika dikaitkan dengan penjelasan atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bagian umum menyebutkan bahwa:

“Untuk menekan angka Kecelakaan Lalu Lintas yang dirasakan sangat tinggi, upaya ke depan diarahkan pada penanggulangan secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakan hukum. Upaya pembinaan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan berlalu lintas dan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia”.

Tentunya dalam hal ini PT KAI DAOP 4 Kota Semarang sudah menjalankan perannya sesuai dengan peraturan yang ditetapkan undang-undang. Dengan adanya pembinaan tersebut, tak hanya petugas tentunya pembinaan tersebut juga berlaku untuk masyarakat pemakai jalan yang akan melintas pada perlintasan, lebih tepatnya perlintasan sebidang. Dengan adanya upaya pembinaan, petugas maupun masyarakat sekitar diharapkan mampu lebih memahami pentingnya berlalu lintas dengan mengutamakan keselamatan.

⁷⁶ Hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang.

Berikutnya terkait dengan tugas dan fungsi PT KAI dalam perlindungan bagi masyarakat pada perlintasan sebidang yang menjadi wewenang PT KAI, sebagaimana telah disampaikan pada saat wawancara oleh Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, sebagai berikut:

“Terkait wewenang itu sebenarnya ada di pemerintah. Dalam hal ini PT KAI sifatnya membantu. Jadi kewenangan penuh itu ada di kondisi level jalannya. Misal:

Itu level jalan nasional, berarti wewenangnya ada di kementerian Provinsi, itu ada di pemerintah provinsi;

Kemudian jalan kota/kabupaten itu pemerintah kota/kabupaten.

PT KAI sifatnya membantu jika ada evaluasi perlintasan tersebut”.⁷⁷

Jika dikaitkan berdasarkan dengan Pasal 2 angka (1) BAB II terkait dengan Pengelolaan Perlintasan Sebidang yang terletak pada Bagian Kesatu tentang Kriteria Perlintasan Sebidang Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan, yang berbunyi sebagai berikut:

(1) Untuk menjamin keselamatan perjalanan kereta api dan keselamatan masyarakat pemakai jalan, Perlintasan Sebidang yang telah beroperasi sebelum Peraturan Menteri ini berlaku dan belum dilengkapi dengan Peralatan Keselamatan Perlintasan Sebidang, harus dilakukan pengelolaan oleh:

- a. Menteri, untuk Jalan nasional;
- b. gubernur, untuk Jalan provinsi;
- c. bupati/walikota, untuk Jalan kabupaten/kota dan Jalan desa; dan
- d. badan hukum atau lembaga, untuk Jalan khusus yang digunakan oleh badan hukum atau lembaga.

⁷⁷ Hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang.

Berdasarkan uraian yang telah disampaikan oleh Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, memang benar jikalau PT KAI DAOP 4 Kota Semarang tugasnya hanyalah membantu, dan yang memegang wewenang penuh adalah pemerintah berdasarkan dengan level jalannya. Hal tersebut dapat dilihat berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan. Selanjutnya terkait jumlah perlintasan sebidang yang wewenang PT KAI DAOP 4 Kota Semarang dapat dikatakan tidak ada. Hal ini juga disampaikan secara langsung pada saat wawancara oleh Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, dimana beliau menyebutkan bahwa “Jadi memang tidak ada Wewenang PT KAI terkait di perlintasan. Kembali lagi, PT KAI hanya membantu mendukung program pemerintah”.

Selain hal tersebut, PT KAI DAOP 4 Kota Semarang juga memiliki data statistic terkait dengan kecelakaan pada perlintasan sebidang di wilayah kota semarang. Dan berdasarkan hasil data tersebut, kecelakaan cenderung menurun setiap tahunnya. Sesuai yang diuraikan dalam wawancara oleh Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, beliau menyebutkan bahwa:

“Jadi, PT KAI memang selalu mendata ketika ada kejadian di perlintasan. Untuk tahun 2022 itu kita mempunyai, kita mendata

ada 18 kejadian sampai pada bulan terakhir, sampai pada saat ini. Itu ada beberapa kecelakaan lalu lintas di perlintasan. Iya kita upayakan memang grafik itu selalu menurun ya mbak. Memang target kita tidak ada kejadian di perlintasan. Maka dari itu PT KAI selalu berkoordinasi dengan pemerintah setempat untuk meningkatkan keselamatan perlintasan”⁷⁸.

C. Pelaksanaan Pelindungan Keselamatan Bagi Perjalanan Kereta Api Dan Pemakai Jalan Pada Perlintasan Sebidang di Wilayah Kota Semarang

1. Dinas Perhubungan Kota Semarang

Berikutnya terkait dengan pelaksanaan pelindungan keselamatan bagi perjalanan kereta api dan pemakai jalan pada perlintasan sebidang di wilayah kota semarang dalam hal mencegah terjadinya kecelakaan. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang menyebutkan bahwa:

“Terkait dengan pelaksanaan pelindungan keselamatan bagi perjalanan kereta api dan pemakai jalan pada perlintasan sebidang di wilayah kota semarang dalam hal mencegah terjadinya kecelakaan DISHUB harus bersinergi. Yang pertama antara stakeholder-stakeholder terkait, dinas-dinas terkait. Contohnya: kita harus mengadakan penyuluhan-penyuluhan. Penyuluhan kepada para pemakai jalan.

Yang pertama kita bina, dari para driver angkutan umum dulu. Kebanyakan yang sering melanggar itu angkutan umum. Jadi mereka kurang paham memahami bagaimana berlalu lintas di jalan. Yang kedua dari penyuluhan pioner-pioner anak-anak SMA ya pelajar. Pelajar kita berikan sosialisasi, kita berikan himbauan tentang berlalu lintas di jalan. Berlalu lintas di jalan itu kan macem-macam kan, mereka harus selamat di jalan, mereka

⁷⁸ Hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang.

harus kalau perlintasan sebidang harus seperti apa, kita harus memberikan penyuluhan itu. Yang ketiga kemudian himbauan-himbauan di TV ya, kita sering kali iklan masyarakat itu, supaya kalau melintas di perlintasan sebidang harus mentaati rambu-rambu yang ada”.⁷⁹

Jika dikaitkan dengan Pasal 136 huruf (b) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, yang berbunyi “melaksanakan pengawasan dan pembinaan terhadap masyarakat yang berpotensi menimbulkan gangguan terhadap perjalanan kereta api”. Hal ini tentu sudah dijalankan oleh pemerintah kota Semarang dengan mengacu pada undang-undang maupun peraturan-peraturan yang sudah ditetapkan oleh pemerintah.

Tentunya hal serupa juga di sebutkan di dalam BAB XIV bagian kesatu terkait dengan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas yang terdapat di dalam Pasal 226 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Berikut adalah bunyi pasal tersebut:

“(1) Untuk mencegah Kecelakaan Lalu Lintas dilaksanakan melalui:

- a. partisipasi para pemangku kepentingan;
- b. pemberdayaan masyarakat;
- c. penegakan hukum; dan
- d. kemitraan global.

⁷⁹ Hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan, dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang.

(2) Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan pola penahapan yang meliputi program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang.

(3) Penyusunan program pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di bawah koordinasi Kepolisian Negara Republik Indonesia”.

Di dalam penjelasan pasal tersebut juga menjelaskan bahwa pemerintah kota Semarang sudah melakukan perannya dengan alur yang benar sesuai peraturan yang sudah ditetapkan oleh pemerintah pusat.

Dalam hal ini tentu masyarakat juga ikut berperan di dalam pemberian pembinaan, guna pemberian perlindungan keselamatan bagi masyarakat pemakai jalan yang akan melintasi area tersebut. Salah satunya terletak dalam Pasal 393 huruf (a) Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, dimana dalam pasal tersebut menjelaskan tentang peran masyarakat yang hendak memberi masukan terhadap pemerintah. Berikut ini adalah bunyi pasal tersebut:

Masyarakat berhak:

- a. Memberi masukan kepada pemerintah, penyelenggara prasarana perkeretaapian, dan penyelenggara sarana perkeretaapian dalam rangka pembinaan, penyelenggaraan, dan pengawasan perkeretaapian;

Dalam pasal tersebut menjelaskan bahwasannya didalam pemberian pembinaan, yang berperan tidak hanyalah pemerintah yang berwenang saja, melainkan masyarakat juga memiliki kewenangan didalam pemberian masukan kepada pemerintah yang berwenang.

Lalu berikutnya terkait dengan pelaksanaan perlindungan bagi masyarakat di wilayah kota Semarang dalam hal telah terjadi kecelakaan pada perlintasan sebidang berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang, menyebutkan bahwa:

“Tentunya kalau sudah terjadi kecelakaan pada perlintasan sebidang kita koordinasi dengan kepolisian, kita investigasi penyebabnya apa, akibatnya apa. Kemudian di lokasi kejadian juga harus ee dilihat, di proses, di cari penyebab dari adanya kecelakaan itu. Mungkin dari laporan kepolisian, dengan investigasi kami. Kalau yang misalkan kecelakaan itu menyangkut angkutan umum, kita juga ikut. Yang kecelakaan itu angkutan barang, kita harus ikut investigasi. Karena kan ee yang tau teknis itu kan dinas perhubungan, terkait dengan kendaraan tersebut, gitu”⁸⁰.

Jika dikaitkan dengan Pasal 227 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Bagian Kedua Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas yang terletak pada Paragraf 1 terkait dengan Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas, yang dimana disebutkan bahwa:

“Dalam hal terjadi Kecelakaan Lalu Lintas, petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia wajib melakukan penanganan Kecelakaan Lalu Lintas dengan cara:

- a. mendatangi tempat kejadian dengan segera;
- b. menolong korban;
- c. melakukan tindakan pertama di tempat kejadian perkara;
- d. mengolah tempat kejadian perkara;

⁸⁰ Hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan, dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang.

- e. mengatur kelancaran arus Lalu Lintas;
- f. mengamankan barang bukti; dan
- g. melakukan penyidikan perkara”.

Di dalam penjelasan pasal tersebut menjelaskan bahwa penanganan atau tindakan yang diambil oleh pemerintah kota semarang sudah tepat dan mengacu pada peraturan yang sudah ditetapkan oleh pemerintah pusat. Tentunya dalam hal ini, pemerintah kota semarang sudah menjalankan perannya sesuai dengan alur apabila terjadi kecelakaan pada perlintasan sebidang tersebut. Dengan cara melaporkan atau berkoordinasi langsung kepada kepolisian serta bertindak pada saat kecelakaan tersebut terjadi.

Lebih lanjut terkait dengan sistem koordinasi antara pemerintah kota semarang, pemerintah provinsi jawa tengah, kementerian perhubungan, kepolisian dan PT KAI, dalam mencegah terjadinya kecelakaan pada perlintasan sebidang dengan cara berkoordinasi satu sama lain. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang, menyebutkan bahwa:

“Jadi untuk sistem koordinasi mencegah terjadinya kecelakaan banyak sekali, kita sering mengadakan pertemuan-pertemuan rapat-rapat koordinasi dari stakeholder terkait. Baik itu dinas perhubungan provinsi, kota, kemudian kementerian, kepolisian, dan PT KAI terkait dengan perlintasan sebidang. Kemudian kita

sering kali juga saling bertukar informasi terkait dengan perlintasan sebidang”.⁸¹

Tentu dalam hal ini sudah tercantum di dalam BAB XIV bagian kesatu terkait dengan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas yang terdapat di dalam Pasal 226 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Berikut adalah bunyi pasal tersebut antara lain:

“(1) Untuk mencegah Kecelakaan Lalu Lintas dilaksanakan melalui:

- a. partisipasi para pemangku kepentingan;
- b. pemberdayaan masyarakat;
- c. penegakan hukum; dan
- d. kemitraan global.

(2) Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan pola penahapan yang meliputi program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang.

(3) Penyusunan program pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di bawah koordinasi Kepolisian Negara Republik Indonesia”.

Sesuai dengan pasal tersebut, pemerintah kota semarang sudah melakukan perannya sesuai dengan ketentuan yang diatur oleh pemerintah pusat. Jadi, dalam hal ini pemerintah kota semarang terbilang sudah melakukan perannya dengan baik dan benar.

Selanjutnya terkait dengan sistem koordinasi antara pemerintah kota semarang, provinsi jawa tengah, kementerian perhubungan, kepolisian dan PT KAI dalam hal terjadinya kecelakaan pada

⁸¹ Hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan, dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang.

perlintasan sebidang berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang, menyebutkan bahwa:

“Ini sama, pencegahan dengan pada saat terjadi, itu saya kira hal untuk koordinasi tetap kita saling berkoordinasi. Pada suatu saat misal terjadi kecelakaan, untuk dari unsur kepolisian hadir, unsur dari dinas perhubungan hadir, kemudian dari KAI hadir dan tentunya jasara harja jangan lupa, Jasaraharja ini yang memberikan santunan kepada korban karena masuk instansi terkait juga”.⁸²

Dalam hal terjadinya kecelakaan pada perlintasan sebidang di wilayah kota semarang, jika mengacu pada BAB VI terkait tanggung jawab penyelenggara sarana perkeretaapian yang terletak pada bagian kesatu mengenai tanggung jawab terhadap penumpang yang diangkut yang dimana terletak pada Pasal 168 Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, menyebutkan bahwa:

- 1) “Penyelenggara sarana perkeretaapian bertanggung jawab terhadap penumpang yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api.
- 2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
 - a. pemberian ganti kerugian dan biaya pengobatan bagi penumpang yang luka-luka; dan
 - b. santunan bagi penumpang yang meninggal dunia.
- 3) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dimulai sejak penumpang diangkut dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan yang tercantum dalam karcis”.

⁸² Hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan, dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang.

Di dalam pasal tersebut menjelaskan terkait dengan tanggung jawab yang di terima korban kecelakaan akibat pengoperasian angkutan kereta api. Pasal tersebut menjelaskan bahwa terhadap korban kecelakaan juga mendapatkan ganti kerugian dari pihak yang berwajib. Dari uraian yang telah disampaikan oleh Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang, terbilang sudah relevan. Selain di dalam pasal 168, ada juga pasal 180 angka (1). Dimana pasal tersebut juga menjelaskan terkait ganti kerugian terhadap korban kecelakaan kereta api

- (1) Asuransi tanggung jawab terhadap pengguna jasa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 179 Huruf a meliputi:
 - a. asuransi penumpang yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 168 ayat (1); dan
 - b. asuransi barang terhadap kerugian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 174 ayat (2).

Dalam penjelasan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang, menjelaskan bahwa salah satu penanggung jawab akibat korban kecelakaan adalah jasaraharja. Dan dengan melihat penjelasan pasal tersebut sudah jelas bahwa pemerintah kota semarang sudah melakukan perannya sesuai dengan ketentuan yang sudah ditetapkan pemerintah dengan cara mengacu pada peraturan pemerintah.

Selanjutnya terkait dengan titik-titik perlintasan sebidang di wilayah kota Semarang terbilang masih belum memenuhi standar teknis keselamatan bagi pelayanan perkeretaapian, lalu lintas dan masyarakat. Berdasarkan hasil survei peneliti, memang betul kalau beberapa titik perlintasan di wilayah kota Semarang masih belum memenuhi standar teknis dalam perlindungan keselamatan. Berikut ini adalah salah satu bukti gambar yang diambil oleh peneliti sebagai pendukung penelitian, antara lain sebagai berikut:

Figure 25 3.25 Kurangnya Sistem Proteksi pada Perlintasan Sebidang di Dukuh Gerjen RT 05 Rw 02 Desa Jamus Kecamatan Mranggen Kabupaten Demak Kota Semarang



Sumber: Data Primer, 2022

Sedangkan berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang, beliau menyebutkan bahwa:

“Jadi, memang benar jika masih ada beberapa titik perlintasan sebidang di wilayah kota Semarang yang masih liar. Karena

masih ada perlintasan perlintasan yang belum memenuhi standar teknis perlindungan keselamatan. Kalau sudah semua ada palang pintunya, ada pengaman untuk para pemakai jalan, artinya mereka tidak bisa menerobos, itu baru yang dikatakan standar. Karena di suatu kota pasti adalah untuk perlintasan sebidang yang liar, pasti ada. Iya itu tadi, untuk standar berarti belum”.⁸³ Padahal sudah dijelaskan dalam Pasal 14 Peraturan Menteri

Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan, dalam pasal tersebut menyatakan bahwa di dalam perlintasan sebidang haruslah ada beberapa alat yang dipergunakan mendeteksi pada saat kereta api akan melintas pada perlintasan sebidang. Berikut bunyi pasal tersebut:

“Peralatan Keselamatan Perlintasan Sebidang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12, berdasarkan komponen dan konstruksinya terdiri atas:

- a. portal pengaman pemakai jalan;
- b. Isyarat Lampu Peringatan/Larangan;
- c. Isyarat Suara;
- d. isyarat tulisan berjalan/ variable message sign (VMS);
- e. alat pendeteksi kereta api;
- f. pengendali utama Peralatan Keselamatan Perlintasan Sebidang (main controller); dan
- g. catu daya”.

Berdasarkan penjelasan dari Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang, memang benar. Bahwa masih ada beberapa titik-titik perlintasan sebidang di wilayah kota semarang yang masih belum memenuhi standar teknis dalam perlindungan keselamatan.

⁸³ Hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan, dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang.

Berikutnya terkait dengan kebijakan dinas perhubungan kota Semarang terhadap perlintasan sebidang di wilayah kota Semarang yang tidak memenuhi standar teknis keselamatan bagi pelayanan perkeretaapian, lalu lintas dan masyarakat, berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang. Beliau menyebutkan bahwa:

“Jadi, DISHUB untuk memberikan kebijakan selalu mengacu dari kebijakan-kebijakan atau aturan-aturan di atasnya.

Contoh: Undang-Undang Perkeretaapian menyarankan pemerintah kota menyediakan sarana prasarana itu, yaa kita tetap memenuhi itu. Selama dengan kita komitmen untuk keselamatan itu nomor satu. Untuk yang tidak ada standar pemenuhan teknis, berarti kita harus menyediakan itu, memperbaiki standar teknis untuk keselamatan itu. Jadi, kita sebisa mungkin memaksimalkan untuk kita berikan yang terbaik supaya perlintasan sebidang itu yang tadinya belum sandart kita penuhi, kita berikan yang terbaik lah pokoknya. Kalau rumah itu direnovasi ya. Jadi, kalau ini seperti renovasi juga, artinya perbaikan standar teknis lagi.

Contoh: perlintasan yang di tlogosari itu, terbilang masih kurang, kita lihat itu kan juga kita butuh lahan, butuh space untuk membangun perlintasan sebidang dengan palang pintu. Mungkin itu masih sudah menjadi perhatian kami, yang tlogosari itu. Jadi harus menyediakan lahan, tentunya lahannya apakah itu membebaskan atau lahan milik PT KAI. Kalau yang di tlogosari itu kan saya lihat jauh dari permukiman. Tentunya juga bisa itu menjadikan PR kita. Supaya itu juga ditutup, karena banyak sekali warga disitu yang melintas dan rame sekarang ini. Namun, untuk sementara belum ditutup, masih digunakan terus,

Iya kita harus segera mungkin untuk mengganggu itu, mengganggu, merencanakan untuk ditutup perlintasan itu supaya menjaga keselamatan pemakai jalan”.⁸⁴

⁸⁴ Hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan, dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang.

Jika dikaitkan dengan Pasal 28 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, pasal tersebut menyebutkan bahwa jikalau penyelenggara sarana perkeretaapian tidak memenuhi standar teknis, maka akan mendapatkan teguran tertulis, pembekuan izin, serta pencabutan izin beroperasi, berikut bunyi pasal tersebut:

“Penyelenggara Sarana Perkeretaapian yang mengoperasikan sarana perkeretaapian tidak memenuhi standar kelaikan operasi sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27, dikenai sanksi administratif berupa teguran tertulis, pembekuan izin, dan pencabutan izin operasi”.

Dengan penjelasan yang diuraikan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang, lebih menekankan ke perbaikan atau pembenahan pada titik perlintasan yang kurang memenuhi standar teknis. Sedangkan jikalau pasal tersebut, lebih menekankan ke sanksi yang akan diterima kalau tidak memenuhi standar teknis pada titik perlintasan yang belum terpenuhi standar keamanannya. Hal ini tentu sudah dijalankan pemerintah kota semarang sesuai ketentuan yang diatur dalam peraturan pemerintah. Oleh karena hal tersebut, pemerintah kota semarang lebih menangani atau menindak lanjuti titik perlintasan yang belum memenuhi standar teknis ketimbang mendapatkan sanksi atau teguran.

Namun dengan demikian, memang benar jika Dinas Perhubungan kota semarang sudah melaksanakan tugasnya terkait dengan perlindungan keselamatan bagi masyarakat pemakai jalan dan

penumpang kereta api pada perlintasan sebidang di wilayah kota semarang. Namun dengan melihat beberapa perlintasan sebidang di wilayah kota semarang yang masih belum memenuhi standar teknis keselamatan bagi masyarakat pemakai jalan dan penumpang kereta api pada perlintasan sebidang di wilayah kota semarang, Dinas Perhubungan dapat dikatakan belum melaksanakan tugas sepenuhnya karena memang masih ada perlintasan sebidang yang masih belum memenuhi standar teknis tersebut. Dan dalam hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan, dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang, memang benar jika masih ada perlintasan yang masih belum memenuhi standar teknis pengamanan.

2. PT KAI DAOP 4 Kota Semarang

Berikutnya terkait dengan pelaksanaan perlindungan keselamatan bagi perjalanan kereta api dan pemakai jalan pada perlintasan sebidang di wilayah kota semarang dalam hal mencegah terjadinya kecelakaan. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, menyebutkan bahwa:

“Iya, jadi terkait untuk mencegah terjadinya kecelakaan di perlintasan secara dari PT KAI itu berkoordinasi dengan pemerintah kota setempat atau pemerintah provinsi untuk evaluasi perlintasan sebidang. Kemudian PT KAI pun melakukan sosialisasi di perlintasan secara berkala, rutin. Dengan dibantu warga, maupun dengan dibantu pecinta kereta

api itu biasanya kita lakukan sosialisasi keselamatan di perlintasan juga”.⁸⁵

Jika dikaitkan dengan Pasal 136 huruf (b) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, yang berbunyi “melaksanakan pengawasan dan pembinaan terhadap masyarakat yang berpotensi menimbulkan gangguan terhadap perjalanan kereta api”. Hal ini tentu sudah dijalankan oleh PT. KAI DAOP 4 Kota Semarang dengan mengacu pada undang-undang maupun peraturan-peraturan yang sudah ditetapkan oleh pemerintah.

Tentunya hal serupa juga di sebutkan di dalam BAB XIV bagian kesatu terkait dengan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas yang terdapat di dalam Pasal 226 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Berikut adalah bunyi pasal tersebut:

“(1) Untuk mencegah Kecelakaan Lalu Lintas dilaksanakan melalui:

- a. partisipasi para pemangku kepentingan;
- b. pemberdayaan masyarakat;
- c. penegakan hukum; dan
- d. kemitraan global.

(2) Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan pola penahapan yang meliputi program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang.

(3) Penyusunan program pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di bawah koordinasi Kepolisian Negara Republik Indonesia”.

⁸⁵ Hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang.

Di dalam penjelasan pasal tersebut juga menjelaskan bahwa PT KAI DAOP 4 Kota Semarang sudah melakukan perannya dengan alur yang benar sesuai peraturan yang sudah ditetapkan oleh pemerintah pusat.

Dalam hal ini tentu masyarakat juga ikut berperan di dalam pemberian pembinaan, guna pemberian perlindungan keselamatan bagi masyarakat pemakai jalan yang akan melintasi area tersebut. Salah satunya terletak dalam Pasal 393 huruf (a) Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, dimana dalam pasal tersebut menjelaskan tentang peran masyarakat yang hendak memberi masukan terhadap pemerintah. Berikut ini adalah bunyi pasal tersebut:

Masyarakat berhak:

- a. Memberi masukan kepada pemerintah, penyelenggara prasarana perkeretaapian, dan penyelenggara sarana perkeretaapian dalam rangka pembinaan, penyelenggaraan, dan pengawasan perkeretaapian;

Dalam pasal tersebut menjelaskan bahwasannya didalam pemberian pembinaan, yang berperan tidak hanyalah pemerintah yang berwenang saja, melainkan masyarakat juga memiliki kewenangan didalam pemberian masukan kepada pemerintah yang berwenang.

Lalu berikutnya terkait dengan pelaksanaan perlindungan bagi masyarakat di wilayah kota semarang dalam hal telah terjadi kecelakaan pada perlintasan sebidang berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak

Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, menyebutkan bahwa:

“Jadi terkait telah terjadi kecelakaan, ini Kembali lagi ya, kereta api itu mempunyai jalan sendiri. Dan itu masyarakat dengan itu harus mendahulukan perjalanan kereta api. Ketika terjadi kecelakaan di perlintasan, setelah itu untuk proses-proses selanjutnya bisa ditangani langsung oleh pihak kepolisian. Jadi nanti di kepolisian itu yang akan menyelesaikan. Seperti itu”.⁸⁶ Jika dikaitkan dengan Pasal 227 Undang-Undang Nomor 22

Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Bagian Kedua Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas yang terletak pada Paragraf 1 terkait dengan Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas, yang dimana disebutkan bahwa:

“Dalam hal terjadi Kecelakaan Lalu Lintas, petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia wajib melakukan penanganan Kecelakaan Lalu Lintas dengan cara:

- a. mendatangi tempat kejadian dengan segera;
- b. menolong korban;
- c. melakukan tindakan pertama di tempat kejadian perkara;
- d. mengolah tempat kejadian perkara;
- e. mengatur kelancaran arus Lalu Lintas;
- f. mengamankan barang bukti; dan
- g. melakukan penyidikan perkara”.

Di dalam penjelasan pasal tersebut menjelaskan bahwa penanganan atau tindakan pada saat terjadi kecelakaan bukanlah kewenangan dari PT KAI DAOP 4 Kota Semarang. Melainkan yang bertugas menangani pada saat telah terjadi kecelakaan adalah kepolisian

⁸⁶ Hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang.

atau pihak yang berwajib secara langsung. Tentunya dalam hal ini, PT KAI DAOP 4 Kota Semarang sudah menjalankan perannya sesuai dengan alur apabila terjadi kecelakaan pada perlintasan sebidang tersebut.

Lebih lanjut terkait dengan sistem koordinasi antara pemerintah kota Semarang, pemerintah provinsi Jawa Tengah, kementerian perhubungan, kepolisian dan PT KAI, dalam mencegah terjadinya kecelakaan pada perlintasan sebidang dengan cara berkoordinasi secara lisan maupun bersurat satu sama lain. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, menyebutkan bahwa:

“Iyaa, jadi terkait dengan koordinasi PT KAI itu kembali lagi. Tadi PT KAI bisa berkoordinasi secara lisan maupun bersurat kepada pemerintah kota Semarang, pemerintah provinsi Jawa Tengah, kementerian perhubungan, dan kepolisian untuk mencegah terjadinya kecelakaan. Ini sudah kita lakukan terus menerus. Jadi, memang PT KAI itu sangat peduli terhadap keselamatan perjalanan kereta api maupun pemakai jalan yang akan melintas. Iya makannya koordinasi secara lisan maupun tersurat maupun ada rapat bersama”⁸⁷

Tentu dalam hal ini sudah tercantum di dalam BAB XIV bagian kesatu terkait dengan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas yang terdapat di dalam Pasal 226 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Berikut adalah bunyi pasal tersebut antara lain:

⁸⁷ Hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang.

“(1) Untuk mencegah Kecelakaan Lalu Lintas dilaksanakan melalui:

- a. partisipasi para pemangku kepentingan;
- b. pemberdayaan masyarakat;
- c. penegakan hukum; dan
- d. kemitraan global.

(2) Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan pola penahapan yang meliputi program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang.

(3) Penyusunan program pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di bawah koordinasi Kepolisian Negara Republik Indonesia”.

Sesuai dengan pasal tersebut, PT KAI DAOP 4 Kota Semarang sudah melakukan perannya sesuai dengan ketentuan yang diatur oleh pemerintah pusat. Jadi, dalam hal ini PT KAI DAOP 4 Kota Semarang terbilang sudah melakukan perannya dengan baik dan benar.

Selanjutnya terkait dengan sistem koordinasi antara pemerintah kota Semarang, provinsi Jawa Tengah, kementerian perhubungan, kepolisian dan PT KAI dalam hal terjadinya kecelakaan pada perlintasan sebidang berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, menyebutkan bahwa:

“Iya, terkait dengan hal terjadinya kecelakaan pada perlintasan sebidang, PT KAI itu langsung menginfokan kepada kepolisian setempat iya. Kemudian nanti kepolisian untuk biasanya melanjutkan kepada dinas perhubungan maupun pihak-pihak dari kelurahan atau desa. Disana untuk menyelesaikan permasalahan kecelakaan tersebut”.⁸⁸

⁸⁸ Hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang.

Dalam hal terjadinya kecelakaan pada perlintasan sebidang di wilayah kota Semarang, jika mengacu pada BAB VI terkait tanggung jawab penyelenggara sarana perkeretaapian yang terletak pada bagian kesatu mengenai tanggung jawab terhadap penumpang yang diangkut yang dimana terletak pada Pasal 168 Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, menyebutkan bahwa:

- 1.) Penyelenggara sarana perkeretaapian bertanggung jawab terhadap penumpang yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api.
- 2.) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
 - a. pemberian ganti kerugian dan biaya pengobatan bagi penumpang yang luka-luka; dan
 - b. santunan bagi penumpang yang meninggal dunia.
- 3.) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dimulai sejak penumpang diangkut dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan yang tercantum dalam karcis.

Di dalam pasal tersebut menjelaskan terkait dengan tanggung jawab yang di terima korban kecelakaan akibat pengoperasian angkutan kereta api. Pasal tersebut menjelaskan bahwa terhadap korban kecelakaan juga mendapatkan ganti kerugian dari pihak yang berwajib. Dari uraian yang telah disampaikan oleh Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, terbilang sudah relevan. Dalam hal ini PT KAI DAOP 4 Kota Semarang memang tidak berperan secara langsung dalam penanganan terjadinya kecelakaan pada perlintasan sebidang. Namun, PT KAI DAOP 4 Kota Semarang secara langsung berkoordinasi atau melaporkan kepada pihak

yang lebih berwajib. Selain di dalam pasal 168, ada juga pasal 180 angka (1). Dimana pasal tersebut juga menjelaskan terkait ganti kerugian terhadap korban kecelakaan kereta api, berikut ini adalah bunyi pasal tersebut:

- (1) Asuransi tanggung jawab terhadap pengguna jasa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 179 Huruf a meliputi:
 - a. asuransi penumpang yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 168 ayat (1); dan
 - b. asuransi barang terhadap kerugian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 174 ayat (2).

Selanjutnya terkait dengan titik perlintasan sebidang di wilayah kota semarang telah memenuhi standar teknis keselamatan bagi pelayanan perkeretaapian atau tidak itu bukan kewenangan dari PT KAI DAOP 4 Kota Semarang. Yang sebagaimana telah diuraikan dalam wawancara oleh Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, yang dimana dia menyebutkan bahwa:

“Jadi terkait standar teknis keselamatan ini memang menjadi kewenangan dari pemerintah kota, kabupaten, ataupun pemerintah provinsi maupun kementerian. Jadi bukan wewenangnya PT KAI”.⁸⁹

Jadi berdasarkan urain dari Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, bukanlah kewenangan dari PT KAI DAOP 4 Kota Semarang. Hal yang sama terkait dengan perlintasan sebidang di wilayah kota semarang yang tidak

⁸⁹ Hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang.

memenuhi standar teknis keselamatan bagi pelayanan perkeretaapian, lalu lintas dan masyarakat bukanlah kewenangan dari PT KAI DAOP 4 Kota Semarang itu sendiri. Hal ini juga diuraikan secara langsung dalam wawancara oleh Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, sebagai berikut:

“Iyaa, jadi memang terkait standar teknis ini memang PT KAI tidak mempunyai kewenangan. Namun apabila kita melihat ataupun ada warga atau pemakai jalan yang melaporkan kepada PT KAI, PT KAI pun langsung memberitahu kepada pemerintah setempat. Mau pemerintah kota ataupun pemerintah kota semarang maupun pemerintah provinsi. Untuk menyampaikan misalnya aspirasi atau apa dari pemakai jalan atau masyarakat”.⁹⁰

Jadi dalam uraian tersebut memang benar jikalau PT KAI DAOP 4 Kota Semarang tidak berwenang dalam hal tersebut. Namun PT KAI DAOP 4 Kota Semarang sedia membantu kalau ada masyarakat pengguna lintasan yang melanggar pada perlintasan tersebut. Dalam hal ini PT KAI DAOP 4 Kota Semarang sudah melaksanakan kewenangannya terkait dengan perlintasan sebidang di wilayah kota semarang.

⁹⁰ Hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang.

D. 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

1. Dinas Perhubungan Kota Semarang

Tentunya dalam hal melindungi masyarakat pemakai jalan, pemerintah kota semarang menjumpai beberapa hal yang menjadi penyebab dalam persoalan pada perlintasan sebidang. Berikut ini adalah hasil wawancara dari Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang, menyebutkan bahwa:

“Yang pertama (kesadaran masyarakat) dari pemakai jalan, pemakai jalan itu kan banyak. Dari tingkat kalangannya. Mereka kurang berdisiplin ya kan. Ketika palangnya sudah ditutup, mereka masih aja menerobos. Kemudian ketika palang ini tidak dibuka-buka, nanti “kelamaan nutupnya” mereka juga protes, jadi nunggu paling ya ngga ada 5 menit ya mereka gak sabar, kesabaran itu dari para pemakai jalan. Kemudian yang kedua, kemudian dari kami, kalau dari fungsi tugas pokok kami, mungkin terkait anggaran. Anggaran untuk menyediakan sarana prasarana yang ada untuk perlintasan sebidang itu mbak. Kita belum ada untuk beli pemeliharaan palang pintunya, pemeliharaan sinyal-sinyalnya, itu kan mahal. Jadi karena keterbatasan anggaran ya. Jadi, menjadikan kita tidak bisa menutup yang perlintasan sebidang yang perlintasan yang liar itu tadi. Kemudian masalah personil, keterbatasan personil dari dinas perhubungan. Kita masih kekurangan personil untuk menjaga perlintasan sebidang saya kira itu”.⁹¹

Selanjutnya ada juga beberapa penyebab terjadinya kecelakaan pada perlintasan sebidang, berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak

⁹¹ Hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan, dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang.

Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang, menyebutkan bahwa:

“Yang pertama tentunya dari para pemakai jalan, para pemakai jalan. Kekurang hati-hatian, terus mereka tidak sabar, iya itu tadi, ya to. Kalau dari human ero petugas kami, kalau yang sudah ada palang pintunya, saya kira kelalaian petugas itu jarang. Kita sudah menutup, iya tapi dari si pemakai jalan masih menerobos. Nah itu yang menyebabkan sering terjadinya kecelakaan, kurang hati-hatian mereka, begitu”.⁹²

Dalam hal melindungi keselamatan masyarakat pemakai jalan dan penumpang kereta api pada perlintasan sebidang di wilayah kota semarang tentunya pemerintah kota semarang sendiri menjumpai faktor-faktor penghambat serta faktor-faktor pendukung dalam hal tersebut. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang, menyebutkan bahwa:

“Kalau perlintasan sebidang yang liar itu faktor penghambatnya yang pertama kita melihat lokasi, lokasinya. Lokasi perlintasan sebidang tersebut. Apakah lokasinya itu ibaratnya seperti yang di tlogosari itu yaa, itu bisa ngga kita buat palang pintunya, bisa dibuatkan lokasi ngga untuk posnya itu. Kemudian yang kedua yang mengenai anggaran dari kemampuan pemerintah kota, tentunya itu kan butuh biaya yang banyak, butuh biaya yang besar untuk membangun sarana prasarana dari perlintasan sebidang. Terus faktor pendukungnya dalam melindungi masyarakat perlintasan sebidang, itu berarti faktor pendukungnya iya saling koordinasi antar stakeholder. Mungkin dari pemerintah kota, kemudian dari PT KAI, kemudian dalam hal ini DPRnya. Kita untuk minta anggaran itu kan harus persetujuan dari DPR. Kalau dewannya itu setuju, otomatis kita bisa melaksanakan penutupan perlintasan sebidang. Sedangkan faktor penghambat untuk perlintasan yang

⁹² Hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan, dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang.

sudah memenuhi standar teknis keamanan mungkin penghambatnya pada saat sinyal-sinyalnya itu rusak, teknis iya itu. Teknis dari sinyal-sinyal dari perkeretaapiannya rusak. Kemudian sarana telekomunikasi antar stasiun dengan perlintasan sebidang itu rusak, kemudian faktor petugas, kesiapan petugas, kemudian jumlah petugas kami juga kurang. Itu yang menjadi faktor perlintasan sebidang yang ada palang pintunya. Kemudian pendukungnya juga masyarakat harus apa ya, tertib. Kesadaran masyarakat harus tertib untuk berlalu lintas untuk melintas di perlintasan sebidang”.⁹³

Selain ada faktor-faktor penghambat dan pendukung, tentunya ada juga cara mengatasi terkait dengan permasalahan tersebut. Berikut ini adalah cara mengatasi permasalahan atau hambatan yang dihadapi dinas perhubungan kota Semarang dalam permasalahan tersebut. Ujar Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang, dalam wawancara. Berikut ini adalah penjelasannya:

“Yang pertama kita harus koordinasi. Koordinasi itu penting. Kita harus saling ee memberikan informasi, kemudian kita harus memberikan pembinaan terhadap para pemakai jalan. Kemudian kita harus eee kalau terkait dengan anggaran, kita harus koordinasi dengan DPR, minta anggaran untuk pembangunan prasarana di perlintasan sebidang. Jadi, intinya koordinasi iya”.⁹⁴ Uraian diatas adalah hambatan yang dihadapi Dinas

Perhubungan Kota Semarang dalam menghadapi perlintasan sebidang di wilayah kota Semarang serta cara mengatasinya.

2. PT KAI DAOP 4 Kota Semarang

Tentunya dalam hal melindungi masyarakat pemakai jalan, pemerintah kota Semarang menjumpai beberapa hal yang menjadi

⁹³ Hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan, dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang.

⁹⁴ Hasil wawancara dengan Bapak Andreas Caturady Kristianto, ST, MT selaku Kepala Seksi Angkutan Barang, Hewan, dan Khusus Dinas Perhubungan Kota Semarang.

penyebab dalam persoalan pada perlintasan sebidang. Berikut ini adalah hasil wawancara dari Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, menyebutkan bahwa:

“Iya, jadi persoalan-persoalan di perlintasan sebidang itu memang ada beberapa ya mbak.

Contohnya: Ada kesadaran masyarakat yang kurang; Banyaknya pemakai jalan yang tidak memahami aturan saat melintasi perlintasan; Maupun beberapa permasalahan lainnya”.⁹⁵

Selanjutnya ada juga beberapa penyebab terjadinya kecelakaan

pada perlintasan sebidang, berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, menyebutkan bahwa:

“Jadi penyebabnya ya kembali lagi mbak. Itu pertama itu ketidak sadaran masyarakat atau pemakai jalan. Dimana pada undang-undang 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan maupun di undang-undang 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian, disana memang sudah diwajibkan pemakai jalan yang akan melintasi rel kereta api atau perlintasan itu harus memastikan kereta api mendahulukan perjalanan kereta api. Dengan cara apa, berhenti sejenak, melihat kanan kiri, jika disana ada sirine mendengarkan, mendengarkan dulu. Intinya mendahulukan perjalanan kereta api terlebih dahulu. Itu sudah diatur di undang-undang tersebut”.⁹⁶

Dalam hal melindungi keselamatan masyarakat pemakai jalan dan penumpang kereta api pada perlintasan sebidang di wilayah kota semarang tentunya PT. KAIDAOP 4 Kota Semarang sendiri menjumpai faktor-faktor penghambat serta faktor-faktor pendukung dalam hal

⁹⁵ Hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang.

⁹⁶ Hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang.

tersebut. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, menyebutkan bahwa:

“Iyaa, jadi faktor penghambat itu ada beberapa ya, Misalkan yang pertama itu kan ketidaksadaran masyarakat yang paling tinggi. Contohnya masyarakat ingin melewati perlintasan tersebut ketika itu ditutup misalnya perlintasan itu tidak resmi, maka warga itu harus memutar mencari jalan itu warga kebanyakan menolak. Dari situ kita evaluasi bersama dengan pemerintah kota semarang maupun pemerintah provinsi di sana. Jadi pendukungnya itu masyarakat itu kita datangi pemerintah misalnya desa dari kelurahan maupun desa maupun kecamatan. Untuk membantu sosialisasi dulu, agar masyarakat mendapat pemahaman, agar masyarakat sadar. Itu juga demi kebaikan perjalanan kereta api maupun keselamatan pemakai jalan. Seperti itu”.⁹⁷

Selain ada faktor-faktor penghambat dan pendukung, tentunya ada juga cara mengatasi terkait dengan permasalahan tersebut. Berikut ini adalah cara mengatasi permasalahan atau hambatan yang dihadapi dinas perhubungan kota semarang dalam permasalahan tersebut. Ujar Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang, dalam wawancara. Berikut ini adalah penjelasannya:

“Iyaa, jadi ada beberapa penyelesaian permasalahan ya. Mengatasi permasalahan, yang pertama itu kita rutin melakukan sosialisasi di perlintasan sebidang. Itu kita lakukan secara rutin. Siapa saja yang ingin bergabung pasti kita ijin, itu untuk kebaikan bersama.

Yang kedua kita selalu berkoordinasi dengan pemerintah desa, pemerintah di kecamatan, maupun dengan kota maupun provinsi di sana. Untuk apa saja sih hambatan permasalahan yang harus segera diselesaikan bersama. Seperti itu”.⁹⁸

⁹⁷ Hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang.

⁹⁸ Hasil wawancara dengan Bapak Rezky Azis, S.H. selaku Junior Legal Specialist PT KAI DAOP 4 Kota Semarang.

Uraian diatas adalah hambatan yang dihadapi PT KAI DAOP 4 Kota Semarang dalam menghadapi perlintasan sebidang di wilayah kota semarang serta cara mengatasinya.

