

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara yang memiliki laju pertumbuhan penduduk yang meningkat setiap tahunnya (BPS, 2023). Berdasarkan hal tersebut banyak bermunculan transportasi umum yang dapat dimanfaatkan oleh masyarakat Indonesia. Selain itu, transportasi umum merupakan upaya dari pemerintah dalam mengurai kemacetan yang disebabkan oleh kendaraan pribadi. Sehingga, pemerintah membuat transportasi umum yang aman, nyaman dan harga tiket terjangkau. Transportasi umum dibagi menjadi tiga jenis yaitu transportasi umum darat, transportasi umum laut dan transportasi umum udara.

Transportasi umum darat di Indonesia yang banyak dimanfaatkan oleh masyarakat adalah kereta api. Kereta api merupakan alat transportasi yang populer di Indonesia yang berkembang karena dapat mengangkut banyak penumpang dan hasil bumi, bebas hambatan, dan aman (Haryaretni, 2017). Hal tersebut sesuai dengan Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, yang menetapkan bahwa perkeretaapian adalah cara transportasi yang sangat baik untuk dapat mengangkut orang dan barang secara massal. Perkeretaapian memiliki faktor keamanan yang tinggi, tingkat pencemaran yang rendah, menghemat ruang, dan lebih efisien daripada metode transportasi umum lainnya. Banyak orang memanfaatkan kereta api sebagai semacam transportasi darat untuk berpindah atau berpergian dari suatu tempat ke tempat lain.

Kereta api banyak dimininati oleh masyarakat selain transportasi umum

lainnya seperti bus, taksi, dan lainnya. Data dari (Badan Pusat Statistik, 2023) menyebutkan data bahwasannya jumlah penumpang kereta api dalam rentang waktu bulan Januari-September 2022 penumpang kereta api berjumlah 190 juta serta di bulan Januari-September 2023 jumlah penumpang kereta api yaitu 270 juta hal ini mengalami peningkatan 20,06 persen. Hal tersebut menunjukkan banyaknya masyarakat yang memanfaatkan kereta api dalam menunjang mobilitas kegiatan sehari-hari. Beratnya bobot kereta api dan panjangnya gerbong membuat kereta api tidak memungkinkan apabila dilakukan pengereman secara mendadak.

Sehingga pentingnya kesadaran pengguna jalan seperti roda dua atau roda empat untuk mendahulukan perjalanan kereta api. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Angkutan Jalan dan Lalu Lintas (selanjutnya disebut LAJ) pada pasal 114 menerangkan bahwasannya: “Pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pengemudi kendaraan wajib: a) berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain; b) mendahulukan kereta api; dan c) memberikan hak utama kepada kendaraan yang lebih dahulu melintasi rel”. Peraturan serupa terdapat di Undang-Undang No. 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian dalam pasal 124 menyebutkan, “Pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api”. Setelah itu dipertegas pada Peraturan Pemerintah No.72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api pada pasal 110 ayat (1), “...pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api”. Serta terdapat juga pada Peraturan Menteri No.36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain, pasal 6 ayat (1) yaitu, “Pada perlintasan sebidang, kereta api mendapat prioritas berlalu

lintas”.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No.94 Tahun 2018 tentang peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan menyebutkan bahwa pengertian perlintasan kereta api sebidang merupakan perpotongan antara jalan dengan jalur kereta api. Sedangkan pengertian perlintasan tidak sebidang dijelaskan di Undang-Undang No.23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian yang menunjukkan bahwa perlintasan tidak sebidang adalah letak jalur kereta api tidak berpotongan secara horizontal dengan jalan, tetapi terletak di atas atau di bawah. Namun dalam penelitian ini fokus pembahasannya adalah perlintasan sebidang, karena di perlintasan sebidang banyak ditemukan kejadian kecelakaan karena kereta api dengan pengguna jalan bersinggungan secara langsung. Sehingga pentingnya kelengkapan fasilitas keamanan dan keselamatan di perlintasan sebidang, antara lain *Early Warning System* (EWS), palang pintu perlintasan kereta api, rambu-rambu peringatan serta penjaga perlintasan kereta api. Apabila sudah diberi fasilitas keamanan dan keselamatan, pentingnya pemeliharaan rutin dan pemantauan setiap komponen fasilitas untuk memastikan agar berfungsi dengan baik serta penjaga perlintasan kereta api yang memiliki kecakapan dalam menjaga perlintasan sebidang.

Selain pentingnya fasilitas keselamatan di perlintasan sebidang, kesadaran masyarakat juga penting untuk mengurangi tingkat kecelakaan. Karena banyaknya kecelakaan di perlintasan sebidang disebabkan oleh faktor manusia yang masih kurang disiplin saat melintasi perlintasan kereta api. Seperti pada perlintasan yang tidak berpalang masyarakat tidak mematuhi rambu-rambu yang telah di pasang di sekitar perlintasan kereta api. Serta di perlintasan yang sudah berpalang masyarakat

seringkali saat palang sudah ditutup, namun masyarakat dengan sengaja menyerobot palang dengan berbagai alasan.

Tabel 1.1 Data Perlintasan Sebidang Wilayah Daop 7 Madiun (Madiun, Ngawi, Nganjuk, Kediri, Tulungagung, Blitar dan Jombang)

1. Resmi dijaga	
a) Jalan Jembatan (KAI)	31
b) Operasi (KAI)	45
c) DISHUB	19
JUMLAH	95
2. Resmi tidak dijaga	
a) Tidak dijaga	59
b) Dijaga sukarela	60
JUMLAH	119
3. EWS (<i>Early Warning System</i>)	
c) Berfungsi	1
d) Tidak berfungsi	118
JUMLAH	119

Sumber: Unit Pengamanan Daop 7 Madiun, 2023

Berdasarkan tabel 1.1 diatas dapat dilihat bahwa terdapat 2 jenis perlintasan sebidang, yaitu perlintasan dijaga dengan jumlah 95 dan perlintasan resmi tak dijaga dengan jumlah 119. Hal ini perlu mendapatkan perhatian dari pemerintah daerah bahwa masih banyak perlintasan yang tidak dijaga karena tingginya volume kendaraan yang melintasi perlintasan yang tidak terjaga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Selain pentingnya penjaga, kecelakaan dapat terjadi karena kurangnya fasilitas perlintasan seperti EWS (*Early Warning System*) yang berfungsi untuk memberikan tanda-tanda datangnya kereta api pada petugas penjaga palang pintu perlintasan dan melakukan pengamatan pada pengguna jalan yang melintasi perlintasan kereta api sebidang. Namun, di daop 7 ini hanya berfungsi 1 dari total 119 yang tersebar di sejumlah perlintasan tersebut. Banyaknya perlintasan kereta api yang tidak terjaga dan EWS tidak berfungsi di Kabupaten Jombang, menyebabkan masyarakat yang hendak melewati perlintasan kereta api tidak mengetahui bahwa kereta api akan melintas yang dapat berpotensi terjadinya

kecelakaan.

Tabel 1. 2 Perlintasan Sebidang Rawan Kecelakaan Wilayah Daop 7 Madiun Tahun 2021-November 2023

No	No PJJ	Petak Jalan	Nama Jalan/ Daerah	Status Perlintasan	Keterangan
1	69	Sumobito-Jombang	Jl.K.H Romli Thamrin (Kab. Jombang)	Dijaga Dishub	Kejadian Temperan 2x Volume Kendaraan Sangat Tinggi
2	74	Jombang-Brambang	Ds. Jabon (Kab. Jombang)	Dijaga Sukarela	Kejadian Temperan 2x Volume Kendaraan Sangat Tinggi EWS Tidak Berfungsi Tidak Ada Palang Pintu Faktor Tidak Bisa Ditutup Karena Akses Jalan Warga
3	75	Jombang-Brambang	Ds. Brambang Jalan raya gudo (Kab. Jombang)	Dijaga Sukarela	Kejadian Temperan 2x Volume Kendaraan Sangat Tinggi EWS Tidak Berfungsi Tidak Ada Palang Pintu Faktor Tidak Bisa Ditutup Karena Akses Jalan Warga
4	96	Sukomoro-Nganjuk	Ds. Ngerong (Kab. Nganjuk)	Dijaga Sukarela	Kejadian Temperan 2x Volume Kendaraan Sangat Tinggi EWS Tidak Berfungsi Tidak Ada Palang Pintu Faktor Tidak Bisa Ditutup Karena Akses Jalan Warga
5	105	Bagor-Saradan	Ds Awar-Awar- Kec. Wilangan (Kab. Nganjuk)	Dijaga JJ	Kejadian Temperan 2x Volume Kendaraan Sangat Tinggi
6	113	Saradan-Caruban	Jl. Dsn. Kopen, Ds. Sidorejo, Kec. Saradan (Kab. Madiun)	Tidak Dijaga	Kejadian Temperan 2x Volume Kendaraan Sangat Tinggi EWS Tidak Berfungsi Tidak Ada Palang Pintu Faktor Tidak Bisa Ditutup Karena Akses Jalan Warga
7	169	Talun-Garum	Jl. Manggar (Kab. Blitar)	Tidak Dijaga	Kejadian Temperan 2x Volume Kendaraan Sangat Tinggi EWS Tidak Berfungsi Tidak Ada Palang Pintu Faktor Tidak Bisa Ditutup Karena Akses Jalan Warga
8	183	Garum-Blitar	Jl. Ds. Pojok (Kab. Blitar)	Tidak Dijaga	Kejadian Temperan 2x Volume Kendaraan Sangat Tinggi EWS Tidak Berfungsi Tidak Ada Palang Pintu Faktor Tidak Bisa Ditutup Karena Akses Jalan Warga

Sumber: Unit Pengamanan Daop 7 Madiun, 2023

Tabel 1.2 menjelaskan bahwa terdapat 8 perlintasan sebidang yang rawan kecelakaan di wilayah Daop 7 Madiun meliputi wilayah Nganjuk, Madiun, Ngawi, Jombang, Kediri, Tulungagung dan Blitar pada Tahun 2021 sampai November 2023 masih banyak perlintasan kereta api sebidang yang tidak memiliki penjaga palang pintu yang berjumlah 2 perlintasan di Kabupaten Jombang, 1 perlintasan Di Kabupaten Nganjuk, 1 di Kabupaten Madiun dan 2 di Kabupaten Blitar. Hal ini tentu saja perlu pengawasan khusus dari pemerintahan daerah karena ini menyangkut keselamatan manusia. Kebutuhan ini sesuai dengan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 1 Ayat 31, yang menyatakan bahwa Keselamatan lalu lintas dan Angkutan Jalan merupakan persyaratan yang membuat setiap orang dapat terhindar dari adanya bahaya kecelakaan selama lalu lintas yang dikarenakan oleh beberapa hal baik itu oleh orang, mobil, jalan atau lingkungan. Adapun perlintasan yang akan dibahas di penelitian ini adalah perlintasan No PJJ 75 KM 84+462 Jombang-Brambang jalan raya Gudo Desa Brambang Kabupaten Jombang dengan status dijaga sukarela dengan keterangan kejadian temperan atau bersenggolan 2 kali, volume kendaraan sangat tinggi, EWS tidak berfungsi, tidak ada palang pintu dan akses tidak dapat ditutup karena akses jalan warga. Hal ini sesuai dengan kondisi yang ada di perlintasan Desa Brambang yang masih menghadapi berbagai kendala, seperti yang disampaikan oleh Siska Puspita Sari, SST selaku Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kabupaten Jombang yang mengatakan:

“di perlintasan Desa Brambang masih ada kendala di peringatannya atau biasa disebut dengan EWS yang memang kondisinya rusak dan belum ada perbaikan sehingga belum bisa berfungsi.”
(Wawancara Pendahuluan tanggal 15 Juni 2024)

Berdasarkan dari wawancara pendahuluan diatas, menjadi fokus peneliti

pada aspek organisasi yang menunjukkan bahwa permasalahan di perlintasan kereta api sebidang yaitu dari fasilitas keamanan dan keselamatan seperti yang pertama yaitu *Early Warning System* (EWS) yang memiliki fungsi sebagai peringatan dini kepada penjaga perlintasan kereta api sebidang maupun kepada pengguna jalan apabila kereta api akan segera melintas. Selain faktor pengguna jalan serta palang pintu perlintasan, pentingnya EWS yang berfungsi seharusnya ada di setiap perlintasan kereta api. Apabila EWS mengalami kendala akan mengakibatkan banyak pengendara yang akan menerobos perlintasan kereta api saat kereta api akan melintas. Kondisi ini sesuai dengan penelitian terdahulu dari (Arinda Leliana, 2023) yang meninjau mengenai insiden Kecelakaan di Jawa Timur dimana sering terjadi di perlintasan sebidang yang tidak memiliki penjagaan dan tidak dilengkapi dengan palang pintu, meskipun beberapa perlintasan sudah dilengkapi dengan adanya rambu-rambu. Dalam beberapa perlintasan dijumpai tidak mempunyai peralatan sistem peringatan dini (*early warning system*).

Kedua, palang pintu perlintasan kereta api yang memiliki fungsi sebagai penghalang kendaraan untuk melintasi perlintasan kereta api saat kereta api akan segera melintas. Palang pintu rel kereta api tersebut sangatlah penting karena telah diatur dalam Pasal 110 Ayat 4 Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, dengan isi “Pintu perlintasan pada perpotongan sebidang berfungsi untuk mengamankan perjalanan kereta api”. Di lapangan sendiri telah terlihat bahwa di beberapa perlintasan kereta api di Desa Sumbermulyo, Desa Plandi, Desa Peterongan, dan Desa Sumombito yang tidak memiliki petugas jaga dan hanya terdapat sinyal bunyi dan palang pintu yang dapat menutup perlintasan ketika kereta api sedang dan akan melintas.

Ketiga, rambu-rambu peringatan memiliki fungsi sebagai peringatan kepada pengguna jalan apabila sudah mendekati area perlintasan kereta api dan perlu kehati-hatian untuk melintasi perlintasan kereta api. Bagi pengendara atau pengguna perlintasan kereta api pentingnya dalam memperhatikan rambu-rambu lalu lintas pada perlintasan sebidang hal ini sesuai dengan Pasal 116 (1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, “Pengemudi harus memperlambat kendaraannya sesuai dengan rambu lalu lintas”. Suatu persimpangan biasanya terbentuk dari pertemuan antara dua ruas jalan dengan arah yang berbeda. Pertemuan antara dua jenis prasarana transportasi jalan raya dengan perlintasan rel kereta api merupakan salah satu bentuk pertemuan yang dapat menimbulkan masalah yaitu kecelakaan dan kemacetan.

Selain itu, pentingnya pemahaman dari penjaga perlintasan kereta api sebidang tentang keselamatan dan keamanan di perlintasan sebidang, seperti yang dikatakan oleh Siska Puspita Sari, SST selaku Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kabupaten Jombang, yang mengatakan:

“penjaga perlintasan kereta api sebidang yang bertugas harus melaksanakan kegiatan diklat di PPI Madiun untuk sebagai syarat pemenuhan kecakapan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No.19 Tahun 2011 tentang Sertifikat Kecakapan Penjaga Perlintasan Kereta Api.” (Wawancara Pendahuluan tanggal 15 Juni 2024)

Berdasarkan wawancara pendahuluan diatas, menjadi fokus penulis dalam aspek interpretasi yang menunjukkan bahwa penjaga perlintasan kereta api yang berfungsi sebagai pencegah dan mengamankan perlintasan kereta api dari kendaraan yang melintas apabila kereta api akan segera melintasi perlintasan kereta api. Hal ini sesuai dalam Peraturan Menteri Perhubungan No.19 Tahun 2011

tentang Sertifikat Kecakapan Penjaga Perlintasan Kereta Api adalah orang yang menjaga perlintasan kereta api (Dhina Setyo Oktaria et al., 2022). Penjaga perlintasan kereta api diwajibkan mengikuti pelatihan atau diklat. Hal tersebut dilakukan agar penjaga perlintasan kereta api lebih memahami tentang pentingnya keselamatan dan keamanan di perlintasan kereta api. Serta apabila terjadi kendala saat bertugas dapat diatasi sesuai dengan SOP di perlintasan kereta api sebidang.

Oleh karena itu, dalam menjaga keselamatan di perlintasan kereta api sebidang selain pentingnya kelengkapan fasilitas keselamatan dan keamanan sebagai pencegah terjadinya kecelakaan. Partisipasi masyarakat dalam hal ini sebagai pengguna jalan juga penting untuk mencegah dan menekan jumlah kecelakaan di perlintasan kereta api sebidang. pengemudi kendaraan bermotor diharapkan untuk selalu mematuhi rambu-rambu lalu lintas dan tanda peringatan di sekitar perlintasan sebidang. Hal ini merupakan kewajiban untuk berhenti ketika lampu perlintasan menunjukkan sinyal merah, serta memberikan prioritas kepada kereta api yang sedang melintas. Pengguna jalan juga sebaiknya tidak berhenti di atas rel, untuk menghindari terjebak ketika pintu perlintasan tertutup. Karena perlintasan sebidang adalah titik persilangan antara jalur kereta api dan jalan raya, di mana interaksi antara kendaraan bermotor dan kereta api dapat menimbulkan risiko tinggi (Kamila et al., 2023). Oleh karena itu, perlu adanya kesadaran dan kewaspadaan ekstra dari semua pihak yang terlibat.

Sehingga, Dinas Perhubungan Kabupaten Jombang selaku yang berwenang dan bertanggungjawab penuh di perlintasan Desa Brambang terus melaksanakan pemantauan dan evaluasi, seperti yang dikatakan oleh Siska Puspita Sari, SST selaku Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan

Kabupaten Jombang, yang mengatakan:

“setelah melaksanakan kebijakan mulai dari pemasangan palang pintu perlintasan, penyediaan sumber daya manusia sampai dalam pembuatan SOP di perlintasan sebidang. Dinas Perhubungan Kabupaten Jombang tetap terus mengontrol, mengawasi serta mengevaluasi jalannya kegiatan di perlintasan sebidang Desa Brambang. Seperti contohnya, setiap hari harus ada laporan masuk dari setiap PJJ yang bertugas tentang laporan harian ataupun kendala. Dinas Perhubungan Kabupaten Jombang juga melaksanakan sosialisasi kepada PJJ yang bertugas di perlintasan sebidang.” (Wawancara Pendahuluan 25 April 2024)

Berdasarkan wawancara pendahuluan diatas, menjadi fokus peneliti pada aspek penerapan. Ini termasuk proses mulai dari pemasangan palang pintu perlintasan, penyediaan sumber daya manusia sampai dengan pembuatan SOP di perlintasan sebidang. Dinas Perhubungan Kabupaten Jombang juga melaksanakan pemantauan atau monitoring serta evaluasi kepada penjaga perlintasan sebidang yang mana ini juga termasuk dalam proses penerapan kebijakan. Hal ini menunjukkan bahwa Dinas Perhubungan Kabupaten Jombang tidak lepas tanggungjawab terhadap kebijakan yang telah dilaksanakan.

Tabel 1. 3 Form Laporan Kejadian dan Gangguan KAMTIB Daop 7 Tahun 2023

No	Tanggal	Jenis Kejadian	Tempat Kejadian	Korban Luka Ringan	Korban Luka Berat	Korban Meninggal Dunia
1	03/02/2023	Kendaraan menemper KA	Jpl 74 km 84+0 petak jalan Jg-Smb	0	0	0
2	13/03/2023	Kendaraan menemper KA	Jpl 75 km 84+1 petak jalan Smb-Jg	1	0	0
3	13/03/2023	Kendaraan menemper KA	Jpl 62 Desa Mlaras km 71+4 petak jalan Sbo-Jg	1	0	0
4	30/03/2023	Kendaraan menemper KA	Jpl 76 km 86+192 petak jalan Jg-Smb	0	0	0
5	06/05/2023	Kendaraan menemper KA	Jpl 63A km 73+8 petak jalan Jg-Sbo	0	0	0
6	02/07/2023	Kendaraan menemper KA	Jpl 74 km 83+9 jalur hulu petak jalan Smb-Jg	0	0	0

7	27/07/2023	Kendaraan menemper KA	Jpl 75 km 84+4 jalur hilir petak jalan Jg-Smb	0	2	6
8	16/08/2023	Orang menemper KA	Km 77+9 jalur hilir petak jalan Sumobito-Jombang	0	0	1
9	19/10/2023	Orang menemper KA	Km 94+2 jalur hulu petak kts-smb	0	0	1
10	21/11/2023	Lain-lain	Jpl 83 kts-smb	0	0	0
11	23/11/2023	Kendaraan menemper KA	Jpl 74 resmi tak terjaga, berpatok hanya untuk kendaraan roda 2.	1	0	0
12	25/11/2023	Lain-lain	Km 81+0 petak jalan Jg-Sbo	0	0	0

Sumber: PT.Kereta Api Indonesia (Persero), 2023

Berdasarkan tabel diatas terdapat 12 kejadian dan gangguan di perlintasan kereta api sebidang di Kabupaten Jombang dalam kurun waktu tahun 2023. Kejadian dan gangguan yang paling sering terjadi yaitu di PJJ 74 dengan total kejadian 3 kali yang memakan satu korban luka ringan. Korban terbanyak terdapat di PJJ 75, sehingga peneliti tertarik untuk fokus pada perlintasan kereta api tersebut yang telah terjadi 2 kali kejadian dan gangguan dengan 1 korban luka ringan, 2 luka berat serta 6 meninggal dunia. Berdasarkan informasi dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jombang serta warga sekitar kecelakaan ini terjadi saat belum diberi palang pintu perlintasan kereta api. Menurut pengamatan penulis, palang perlintasan kereta api saat ini dipasang di perlintasan kereta api di PJJ 75. Dinas Perhubungan Kabupaten Jombang memberikan rincian mengenai hal tersebut, dengan menyatakan bahwa gerbang perlintasan kereta api dipasang pada Desember 2023 dan beroperasi pada Januari 2024. Palang pintu tersebut disediakan dan dipasang oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jombang yang bertanggungjawab di perlintasan tersebut tanpa campur tangan pihak KAI.

Peneliti semakin tertarik untuk meneliti di perlintasan kereta api sebidang

desa Brambang yang dinaungi oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jombang, meskipun telah dipasang palang pintu perlintasan kereta api sebidang pada perlintasan kereta api sebidang desa Brambang hal tersebut tidak menutup kemungkinan terjadinya resiko kecelakaan di perlintasan yang dapat disebabkan oleh beberapa faktor salah satunya yaitu kesadaran pengguna jalan. Seperti yang terjadi di perlintasan kereta api PJL 76 yang dinaungi oleh KAI dan sudah dilengkapi dengan palang pintu perlintasan kereta api, namun di tahun 2023 terjadi 1 kejadian dan gangguan meskipun tidak ada korban. Hal ini perlu menjadi perhatian bagi Dinas Perhubungan Kabupaten Jombang dalam mengimplementasikan kebijakan keselamatan dan keamanan di perlintasan kereta api untuk terhindar dari kecelakaan meskipun sudah di beri perlengkapan palang pintu.

Artinya bahwa kecelakaan di lalu lintas, termasuk kecelakaan di perlintasan kereta api sebidang sebagian besar karena sarana dan prasarana yang belum memadai. Perlunya perhatian khusus dari pemerintah kabupaten Jombang dalam menangani kasus perlintasan ini karena berhubungan dengan keselamatan manusia. Namun yang sudah dijelaskan di atas, fasilitas keamanan dan keselamatan bukan satu-satunya faktor yang dapat menyebabkan kecelakaan di perlintasan kereta api sebidang. Terdapat faktor lain seperti pengguna jalan yang tidak berhati-hati, pengemudi yang lelah atau berusaha menghindari sesuatu atau kurangnya kewaspadaan serta ketidakdisiplinan dalam mematuhi rambu lalu lintas sehingga dapat menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan yang paling sering terjadi, terutama di perlintasan sebidang yang resmi dimana tidak memiliki penjaga dan termasuk kedalam perlintasan ilegal (Soekamto, 2015 dalam Pola et al., 2023).

Penjelasan di atas menunjukkan banyak masalah berupa kecelakaan yang terjadi di daerah buta yang disebabkan oleh berbagai faktor, antara lain *Early Warning System* (EWS) yang tidak berfungsi, palang pintu perlintasan, kurang lengkapnya rambu-rambu peringatan, pentingnya kecakapan penjaga perlintasan kereta api, serta kesadaran dari masyarakat. Oleh karena itu, Dinas Perhubungan Kabupaten Jombang selaku dinas yang menaungi perlintasan sebidang di Desa Brambang ini dapat memberikan kebijakan terhadap peningkatan keselamatan agar terhindar dari kejadian kecelakaan. Penelitian ini sesuai dengan teori dari Charles O. Jones (1996). Teori Jones (1996) memiliki tiga variabel implementasi yang signifikan terhadap implementasi kebijakan jalur perlintasan sebidang kereta api di perlintasan Desa Brambang yang telah dibuat oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jombang, variabel tersebut antara lain: 1) organisasi menjelaskan untuk memastikan keamanan dalam mengelola perlintasan kereta api dengan efektif sumber daya serta unit-unit untuk menetapkan prosedur operasional standar atau memberikan struktur organisasi yang jelas seperti pembagian kerja serta tanggungjawab pelaksanaan kontrol peralatan keselamatan (EWS, palang pintu perlintasan dan rambu-rambu peringatan) 2) interpretasi menjelaskan bahwa pentingnya pemahaman dari implementator kebijakan agar kebijakan sesuai dengan sasaran kebijakan. 3) penerapan menjelaskan bahwa implementator menerapkan kebijakan sesuai dengan sasaran kebijakan dengan cara melaksanakan evaluasi, monitoring dan sosialisasi kepada PJJ.

Ketiga unsur tersebut sesuai apabila dijadikan rujukan untuk mengetahui bagaimana implementasi kebijakan di perlintasan sebidang desa Brambang sebab ketiga unsur tersebut mampu menjawab permasalahan yang ada di perlintasan

sebidang desa Brambang. Selain itu, ketiga unsur tersebut sesuai dan relevan dengan pedoman keselamatan perlintasan sebidang yang digunakan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jombang yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor No. 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan pada Pasal 1 Ayat 8 menyebutkan bahwa “peralatan keselamatan di perlintasan sebidang digunakan untuk megamankan pengguna jalan dan perjalanan kereta api menggunakan alat pendeteksi kereta api, dilengkapi dengan portal, isyarat lampu peringatan...”. Pada pasal tersebut menjelaskan bahwa untuk mengemankan pengguna jalan dan perjalanan kereta api dibutuhkan peralatan keselamatan seperti alat pendeteksi kereta api bisa disebut sebagai *Early Warning System (EWS)*, palang pintu perlintasan serta isyarat lampu peringatan dapat berupa rambu-rambu disekitar perlintasan kereta api sebidang. Selain itu, pentingnya penjaga perlintasan yang memiliki kecakapan dalam memahami pedoman keselamatan di perlintasan sebidang.

Kebaharuan dari penelitian ini adalah berfokus pada perlintasan sebidang yang sudah dipasang palang pintu perlintasan yang dinaungi oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jombang. Kondisi di perlintasan Desa Brambang memiliki EWS namun tidak berfungsi, memiliki palang pintu perlintasan, memiliki rambu-rambu perlingatan yang memadai serta masih belum ada penjaga perlintasan yang belum berangkat diklat. Berbeda dengan penelitian terdahulu dari (Andribi, 2020) yang membahas tentang terdapat dua belas faktor yang paling penting untuk kepatuhan prosedur penyeberangan adalah ketidaklengkapan fasilitas rambu lalu lintas, tanda peringatan seperti tanda kereta api akan melintas, dan tanda peringatan

yang tersembunyi. Mengikuti protokol dan mengurangi kecepatan saat kendaraan semakin dekat dengan jalan raya adalah beberapa alasan terhindarkan dari tabrakan. lintasan kereta api di mana kereta akan lewat maka akan terdengar sinyal, melihat kekiri dan kekanan sebelum menyeberang. Lampu isyarat dan peralatan atau fasilitas yang tidak memadai meningkatkan kemungkinan kecelakaan. Ada kesalahan manusia, dan tidak adanya sosialisasi dengan masyarakat atau lingkungan sekitar tentang pembatasan penyeberangan.

Dengan menerapkan pedoman keselamatan dari Peraturan Menteri Perhubungan No. 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan, diharapkan Dinas Perhubungan Kabupaten Jombang dapat mengimplementasikan kebijakan keselamatan di perlintasan sebidang untuk mengurangi risiko kecelakaan di perlintasan sebidang dan meningkatkan keselamatan bagi pengguna jalan dan jalur kereta api. Berdasarkan penjelasan diatas maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Implementasi Kebijakan Jalur Perlintasan Kereta Api Sebidang Desa Brambang, Kecamatan Diwek Kabupaten Jombang”**.

1.2 Rumusan Masalah

Pentingnya fasilitas keamanan dan keselamatan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan seperti *Early Warning System* (EWS), palang pintu perlintasan, rambu-rambu peringatan serta kecakapan penjaga palang pintu di perlintasan yang mengalami perubahan dari perlintasan yang masih liar menjadi perlintasan sekarang dinaungi oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jombang, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah

bagaimana implementasi kebijakan jalur perlintasan kereta api sebidang oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jombang?

1.3 Tujuan Penelitian

Sesuai dengan latar belakang dan perumusan yang telah diuraikan diatas, maka tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis terimplementasinya kebijakan jalur perlintasan kereta api sebidang di desa Brambang oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jombang.

1.4 Kegunaan Penelitian

1. Bagi Penulis

Untuk menerapkan dan mengembangkan teori yang sudah diperoleh sehingga dapat membandingkan dengan kenyataan yang ada di lapangan.

2. Bagi instansi

Untuk memberikan masukan serta bahan pertimbangan pada instansi Dinas Perhubungan Kabupaten Jombang.

3. Bagi Universitas

Sebagai tambahan referensi bagi peneliti yang ingin melakukan penelitian yang berhubungan dengan kualitas keselamatan oleh instansi.