

LAPORAN ADVOKASI

URGENSI NASIONAL PENINGKATAN KEAMANAN DAN KESELAMATAN DI PERLINTASAN SEBIDANG KERETA API

Menuntut Tanggung Jawab Kolektif, Reformasi Regulasi, dan Pemenuhan Hak Atas Keselamatan Transportasi Publik di Indonesia

TRIANGULASI RESEARCH INDONESIA

TRIANGULASI RESEARCH INDONESIA

LAPORAN ADVOKASI KEBIJAKAN

URGENSI NASIONAL PENINGKATAN KEAMANAN DAN KESELAMATAN DI PERLINTASAN SEBIDANG KERETA API

Menuntut Tanggung Jawab Kolektif, Reformasi Regulasi, dan Pemenuhan Hak Atas Keselamatan Transportasi Publik di Indonesia

Penyusun / Peneliti	Irawan, S.I.A., M.A. (Tenaga Ahli, Researcher, Public Administration Specialist)
Lembaga Kajian	Triangulasi Research Indonesia
Fokus Advokasi	Keselamatan Perkeretaapian & Kebijakan Transportasi Publik
Tanggal Publikasi	Agustus 2025

RINGKASAN EKSEKUTIF (*EXECUTIVE SUMMARY*)

Perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan raya di Indonesia telah berubah dari sekadar perpotongan infrastruktur fisik menjadi episentrum krisis keselamatan publik nasional. Berdasarkan data komprehensif yang dihimpun oleh Triangulasi Research Indonesia untuk periode 2018 hingga awal 2024, telah tercatat sebanyak 2.022 kali kejadian kecelakaan (temperan) di perlintasan sebidang. Tragedi berulang ini tidak hanya memicu kerugian nyawa manusia secara masif, tetapi juga menciptakan dampak sistemik terhadap keberlangsungan layanan perkeretaapian nasional, merusak sarana-prasarana vital, serta menelan kerugian ekonomi implisit dan eksplisit yang sangat spektakuler.

Penelitian ini mengidentifikasi akar krisis nasional tersebut ke dalam beberapa kenyataan krusial:

1. Dominasi Kerentanan Perlintasan Tidak Dijaga. Sebanyak 86% dari total kejadian kecelakaan terjadi di perlintasan sebidang yang tidak dijaga (1.731 kejadian). Dari total 4.070 titik perlintasan sebidang di seluruh Indonesia, mayoritas sebanyak 2.556 titik (62.8%) merupakan perlintasan tidak dijaga (1.367 resmi tidak dijaga dan 1.189 perlintasan liar).
2. Beban Krisis Terpusat di Jalan Kota/Kabupaten. Tingkat kecelakaan terbesar terkonsentrasi secara masif di ruas jalan Kota/Kabupaten (seperti 259 kejadian pada 2022 dan 245 kejadian pada 2023) serta jalan desa. Hal ini menunjukkan adanya kekosongan tata kelola dan pengawasan di tingkat pemerintah daerah.
3. Dampak Ekonomi dan Operasional yang Masif. Selama periode 2018 hingga awal 2024, akumulasi keterlambatan kereta api akibat kecelakaan mencapai 75.346 menit. Jika dikalkulasikan secara finansial, estimasi kerugian akibat keterlambatan operasional ini menembus Rp 75,346 miliar. Selain itu, biaya perbaikan langsung atas kerusakan sarana lokomotif yang tertemper untuk periode 2019-2024 mencapai Rp.8,344 miliar, belum memperhitungkan biaya Jam Orang (JO) perbaikan, penggunaan fasilitas pendukung, serta kerugian opportunity lost akibat pembatalan perjalanan.
4. Mitos Kesalahan Operator. Selama ini timbul persepsi salah bahwa keselamatan perlintasan sebidang merupakan tanggung jawab tunggal PT Kereta Api Indonesia (Persero). Padahal, secara yuridis berdasarkan UU No. 23/2007, PP No. 56/2009, PP No. 6/2017, dan Permenhub No. 94/2018, kewenangan dan kewajiban penanganan perlintasan sebidang berada di tangan pemerintah pusat dan pemerintah daerah sesuai dengan status jalan.

PERNYATAAN ADVOKASI UTAMA

Advokasi ini menegaskan bahwa keselamatan transportasi adalah hak asasi setiap warga negara yang wajib dilindungi oleh negara. Kerangka penanganan perlintasan sebidang harus ditransformasikan dari pendekatan reaktif pragmatis menjadi komitmen strategis yang mengintegrasikan penegakan hukum tegas, penyediaan prasarana yang memadai, komitmen anggaran pemerintah daerah, serta pembentukan budaya berkendara yang selamat.

BAB 1: PENDAHULUAN DAN KERANGKA ADVOKASI

1.1 Latar Belakang Masalah

Sistem transportasi darat yang terintegrasi dan selamat merupakan tulang punggung mobilitas ekonomi nasional. Namun, integrasi antara moda perkeretaapian yang bergerak pada lintasan tersendiri (*right-of-way*) dengan moda transportasi jalan raya yang dinamis masih menyisakan celah keselamatan yang mematikan. Isu paling menonjol dan berulang dalam dinamika perkeretaapian Indonesia adalah tingginya angka kecelakaan lalu lintas antara kendaraan bermotor dengan kereta api di perlintasan sebidang.

Perlintasan sebidang secara teknis didefinisikan sebagai perpotongan selevel antara jalur kereta api dengan jalan raya. Keberadaan perlintasan sebidang sebetulnya merupakan kompromi infrastruktur masa lalu untuk mengakomodasi konektivitas antarwilayah. Namun seiring dengan ledakan jumlah kendaraan bermotor, peningkatan frekuensi serta kecepatan kereta api, perlintasan sebidang bertransformasi menjadi titik konflik (*conflict point*) berisiko tinggi. Keselamatan jalan di titik ini kerap diabaikan, menciptakan ancaman nyata bagi jiwa ribuan pengguna jalan dan penumpang kereta api setiap harinya.

1.2 Landasan Yuridis dan Pembagian Kewenangan

Salah satu tantangan mendasar dalam penyelesaian masalah perlintasan sebidang di Indonesia adalah kerancuan pemahaman publik dan pemangku kepentingan terkait pembagian regulasi dan kewenangan. Regulasi perkeretaapian nasional sejatinya telah menetapkan secara eksplisit kerangka hukum pengelolaan perlintasan sebidang:

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian: Menjadi landasan utama yang menegaskan bahwa perpotongan antara jalur kereta api dan jalan seboleh mungkin dibuat tidak sebidang (pasal 91). Apabila terpaksa dibuat sebidang, maka pemegang kewenangan jalan wajib menjamin keselamatan perlintasan tersebut.
- Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 6 Tahun 2017 tentang Perubahan atas PP No. 56/2009: Mengatur mekanisme perizinan, evaluasi berkala, serta penutupan perlintasan sebidang yang tidak memenuhi standar keselamatan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan Antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain: Mengatur spesifikasi teknis dan tata cara penetapan titik perpotongan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api dengan Jalan: Mengatur secara detail kewenangan pengelolaan, kewajiban penutupan perlintasan liar, penyiapan alat pengendali perlintasan, serta tanggung jawab penyiapan personil penjaga perlintasan sesuai status jalan (Jalan Nasional oleh Kementerian Perhubungan, Jalan Provinsi oleh Pemprov, dan Jalan Kabupaten/Kota/Desa oleh Pemkab/Pemkot).

1.3 Paradigma Advokasi: Dari Menyalahkan Korban ke Tanggung Jawab Kolektif

Selama bertahun-tahun, narasi penanganan kecelakaan perlintasan sebidang terjebak dalam simplifikasi 'ketidakdisiplinan pengguna jalan' atau 'kelalaian operator'. Advokasi yang diusung oleh Triangulasi Research Indonesia mendesak perubahan paradigma secara radikal. Kecelakaan di perlintasan sebidang tidak boleh lagi dipandang sebagai sekadar musibah takdir atau kesalahan individu belaka, melainkan bentuk kegagalan sistemik dalam penyelenggaraan keselamatan infrastruktur publik. Negara dan pemerintah daerah tidak boleh berlepas tangan atas pembiaran ribuan perlintasan sebidang ilegal dan tidak terjaga yang setiap saat mengintai keselamatan warga.

BAB 2: ANALISIS ANATOMI KECELAKAAN PERLINTASAN SEBIDANG (2018–2024)

2.1 Tren Kejadian Kecelakaan

Berdasarkan data historis kecelakaan di perlintasan sebidang periode 2018 hingga pertengahan Februari 2024, total kejadian kecelakaan tercatat sebanyak 2.022 kali. Dinamika kecelakaan tahunan menunjukkan tren yang memprihatinkan:

Tahun	Jumlah Kejadian (Kali)	Persentase dari Total
2018	404	20,0%
2019	407	20,1%
2020	269	13,3%
2021	277	13,7%
2022	288	14,2%
2023	327	16,2%
2024 (per 15 Feb)	50	2,5%

Data di atas menunjukkan bahwa setelah sempat mengalami penurunan pada masa pandemi Covid-19 (2020–2021) akibat pembatasan mobilitas masyarakat, angka kecelakaan kembali merangkak naik secara signifikan pada tahun 2022 (288 kejadian) dan mencapai puncaknya pada 2023 dengan 327 kejadian. Lonjakan ini membuktikan bahwa kembali normalnya mobilitas warga pasca-pandemi tidak diimbangi dengan perbaikan sistem keselamatan yang memadai di perlintasan sebidang.

2.2 Distribusi Kecelakaan Berdasarkan Lokasi Perlintasan

Analisis kritis terhadap lokasi kejadian mengungkapkan fakta mengerikan: mayoritas mutlak kecelakaan terjadi di lokasi yang tidak terjaga. Dari total 2.022 kejadian kecelakaan:

- Perlintasan Tidak Dijaga: 1.731 kejadian (86%).
- Perlintasan Dijaga: 291 kejadian (14%).

Data 86% kejadian di perlintasan tidak dijaga menyuarakan dengan amat lantang bahwa ketiadaan sarana pengaman (palang pintu, bel peringatan, rambu terintegrasi, dan petugas penjaga) secara

langsung berbanding lurus dengan maut yang mengintai masyarakat. Bahkan, fakta bahwa 14% kecelakaan masih terjadi di perlintasan yang dijaga mengindikasikan tingginya tingkat pelanggaran lalu lintas (menerobos palang) serta keterbatasan fungsi alat keselamatan yang ada.

2.3 Karakteristik Kendaraan Terlibat dan Fatalitas Korban Jiwa

Kecelakaan di perlintasan sebidang melibatkan pelbagai jenis moda kendaraan jalan. Berdasarkan catatan data:

- Kendaraan Roda Dua (Motor): 854 kejadian (42,2%).
- Kendaraan Roda Empat atau Lebih (Mobil/Truk/Bus): 1.168 kejadian (57,8%).

Meskipun sepeda motor memiliki frekuensi keterlibatan yang sangat tinggi, kendaraan roda empat/lebih mencatatkan angka keterlibatan yang lebih besar. Hal ini menunjukkan bahwa dampak kecelakaan tidak hanya menyasar pengguna jalan perorangan, tetapi juga angkutan barang dan angkutan penumpang umum yang membawa dampak korban massal.

Dampak fatalitas manusia akibat krisis ini sangat menyayat hati. Total korban jiwa dan luka-luka yang tercatat meliputi:

- Meninggal Dunia: 539 orang.
- Luka Berat: 473 orang.
- Luka Ringan: 473 orang.

Total Korban Terpapar Dampak Fisik: 1.485 orang.

Hilangnya 539 nyawa warga negara di rel kereta api adalah tragedi kemanusiaan yang tidak dapat diukur sekadar dengan angka. Setiap nyawa yang hilang mewakili patahnya pilar keluarga, kehilangan tulang punggung ekonomi, dan trauma mendalam bagi masyarakat.

2.4 Analisis Status Jalan Lokasi Kejadian (2022–2024)

Data kecelakaan berdasarkan klasifikasi status jalan untuk kurun waktu 2022 hingga awal 2024 menunjukkan sebaran sebagai berikut:

Tahun	Jalan Desa	Jalan Kota/Kab	Jalan Prov	Jalan Nas	Total
2022	13	259	9	7	288
2023	78	245	3	1	327
2024*	27	23	0	0	50

Data status jalan di atas mengungkapkan fakta bahwa krisis keselamatan perlintasan sebidang berada sangat dominan di bawah kewenangan Pemerintah Daerah Kota/Kabupaten dan Desa. Pada tahun 2022, sebanyak 259 dari 288 kejadian (89,9%) terjadi di jalan Kota/Kabupaten. Pada tahun 2023, kombinasi jalan Kota/Kabupaten (245) dan jalan Desa (78) menyumbang 323 dari 327 kejadian (98,8%). Sebaliknya, jalan nasional mencatatkan penurunan drastis hingga 0 kejadian pada 2024. Hal ini menjadi bukti tak terbantahkan bahwa Kementerian Perhubungan di tingkat nasional relatif lebih siap dan berkomitmen dalam memasang fasilitas pengaman, sementara Pemerintah Daerah terkesan mengabaikan kewajiban hukumnya dalam mengamankan perlintasan sebidang di wilayahnya.

BAB 3: KALKULASI KERUGIAN SISTEMIK DAN IMPACT ANALYSIS

3.1 Dampak Multidimensi Kecelakaan

Dampak dari temperan di perlintasan sebidang bersifat destruktif dan beruntun (*domino effect*). Triangulasi Research Indonesia memetakan 5 dimensi utama kerugian:

1. Korban Jiwa: Hilangnya nyawa, kecacatan permanen (luka berat), serta luka ringan pada masinis, asisten masinis, petugas perlintasan, penumpang kereta api, dan pengguna jalan raya.
2. Kerusakan Sarana: Kerusakan berat hingga kehancuran fisik pada lokomotif, kereta penumpang, dan gerbong barang yang membutuhkan waktu dan biaya perbaikan sangat besar.
3. Kerusakan Prasarana: Banting/putusnya rel, kehancuran bantalan beton, kerusakan struktur jembatan, serta hancurnya peralatan persinyalan dan telekomunikasi vital.
4. Gangguan Perjalanan Kereta Api (PERKA) & Pelayanan: Terjadinya kelambatan massal kereta api, penumpukan calon penumpang di stasiun-stasiun, perlunya penerbitan Semboyan Rintang Jalan (SR), hingga skenario overstappen (pemindahan penumpang secara darurat).
5. Opportunity Lost & Kerugian Kepercayaan Publik: Pembatalan tiket perjalanan, pembatalan jadwal KA, kerugian logistik barang, serta merosotnya tingkat kepercayaan masyarakat terhadap ketepatan waktu dan keamanan moda kereta api.

3.2 Analisis Keterlambatan Operasional dan Dampak Finansial Implisit

Setiap kecelakaan di perlintasan sebidang merusak keteraturan grafik perjalanan kereta api (GAPEKA) secara masif. Catatan akumulasi menit keterlambatan KA akibat temperan periode 2018 s.d. awal 2024 mencapai angka yang sangat fantastis:

Tahun	Jumlah Menit Keterlambatan KA
2018	5.560 menit
2019	17.097 menit
2020	7.329 menit
2021	9.880 menit
2022	12.813 menit
2023	22.175 menit
2024 (awal)	492 menit

Total Akumulasi Keterlambatan: 75.346 Menit (setara dengan 1.255,7 jam atau lebih dari 52 hari kelumpuhan operasional beruntun).

Dalam kalkulasi standar operasional perkeretaapian, setiap menit keterlambatan memiliki kerugian ekonomi yang nyata. Jika dikalkulasikan dengan asumsi biaya dampak keterlambatan sebesar Rp 1.000.000,- per menit (memperhitungkan penggunaan bahan bakar ekstral, kompensasi keterlambatan penumpang, penumpukan armada, dan kerugian rantai pasok logistik), maka estimasi

kerugian akibat keterlambatan KA menembus Rp 75.346.000.000,- (Tujuh Puluh Lima Miliar Tiga Ratus Empat Puluh Enam Juta Rupiah).

3.3 Analisis Kerugian Langsung Perbaikan Sarana Lokomotif

Selain kerugian operasional implisit, dampak finansial langsung (direct financial loss) tercermin dari biaya perbaikan sarana lokomotif yang mengalami kerusakan fisik akibat benturan:

Tahun	Biaya Perbaikan Sarana (Rp Milyar)
2019	Rp 0,92 Miliar
2020	Rp 1,51 Miliar
2021	Rp 2,04 Miliar
2022	Rp 3,50 Miliar
2023	Rp 1,47 Miliar
2024 (awal)	Rp 0,27 Miliar

Total Biaya Perbaikan Sarana Lokomotif (2019–awal 2024): Rp 8.344.953.805,- (Delapan Miliar Tiga Ratus Empat Puluh Empat Juta Sembilan Ratus Lima Puluh Tiga Ribu Delapan Ratus Lima Rupiah).

CATATAN METODOLOGI KERUGIAN

Catatan Penting Penelitian: Angka Rp 8,34 miliar ini murni biaya penggantian komponen dan perbaikan fisik sarana lokomotif. Data ini BELUM MEMPERHITUNGKAN alokasi Jam Orang (JO) teknisi/mekanik untuk perbaikan, biaya penggunaan fasilitas dipo/bengkel, konsumsi listrik, air, penyediaan suku cadang pendukung, serta nilai depresiasi armada. Jika seluruh aspek tersebut dikalkulasikan secara komprehensif, kerugian riil PT KAI dapat membengkak hingga berkali-kali lipat.

BAB 4: PEMETAAN INVENTARISASI DAN SEBARAN WILAYAH KERENTANAN

4.1 Profil Perlintasan Sebidang Nasional

Berdasarkan hasil pemetaan dan inventarisasi komprehensif Triangulasi Research Indonesia di seluruh Daerah Operasi (Daop 1 s.d. Daop 9 Jawa) dan Divisi Regional (Divre I s.d. Divre IV Sumatra), terdata total 4.070 titik perlintasan sebidang. Strukturnya adalah sebagai berikut:

• Total Perlintasan Dijaga: 1.514 titik (37,2%)

- Dijaga Jalan Jalan (JJ / KAI): 517 titik
- Dijaga Operasional (OP / KAI): 465 titik
- Dijaga Pihak Luar KAI (Pemda/Dinas/Swasta): 532 titik

• Total Perlintasan Tidak Dijaga: 2.556 titik (62,8%)

- Resmi Tidak Dijaga: 1.367 titik

- Perlintasan Liar (Ilegal): 1.189 titik

Sebanyak 62,8% perlintasan sebidang di Indonesia dalam kondisi tidak terjaga. Yang lebih memprihatinkan, terdapat 1.189 titik perlintasan liar yang tumbuh tanpa izin dan tanpa memenuhi standar teknis keselamatan sama sekali. Perlintasan liar ini merupakan 'bom waktu' yang sewaktu-waktu dapat memicu tragedi fatal.

4.2 Sebaran Data Perlintasan Per Wilayah Operasional

Tabel berikut menyajikan detail inventarisasi status perlintasan sebidang di seluruh unit operasional perkeretaapian Indonesia:

Wilayah	Dijaga JJ	Dijaga OP	Dijaga Luar	Resmi Tdk	Liar	Total
Daop 1 Jakarta	65	65	52	80	209	471
Daop 2 Bandung	48	46	18	239	83	434
Daop 3 Cirebon	24	31	38	71	5	169
Daop 4 Semarang	29	40	106	143	34	352
Daop 5 Purwokerto	23	38	80	36	19	196
Daop 6 Yogyakarta	68	30	36	160	14	308
Daop 7 Madiun	31	45	34	107	1	218
Daop 8 Surabaya	76	61	105	183	72	497
Daop 9 Jember	47	33	5	201	51	337
Divre I Sumut	72	32	9	30	30	173
Divre II Sumbar	23	9	26	36	482	576
Divre III Sumsel	4	22	10	49	21	106
Divre IV Tanjungkarang	7	13	13	32	168	233
JUMLAH TOTAL	517	465	532	1367	1189	4070

Dari data di atas, konsentrasi perlintasan liar sangat ekstrem di wilayah Divre II Sumatera Barat (482 perlintasan liar), Daop 1 Jakarta (209 perlintasan liar), dan Divre IV Tanjungkarang (168 perlintasan liar). Hal ini mendesak tindakan penutupan massal atau penataan ulang segera.

4.3 Pemetaan Prioritas Penanganan Perlintasan Rawan Temperan

Berdasarkan frekuensi kejadian dan kecenderungan tingkat bahaya (*hazard degree*), Triangulasi Research Indonesia menyusun daftar prioritas penanganan perlintasan rawan temperan:

Wilayah	DAOP/DIVRE
Prioritas Wilayah Jawa (Total 181 Titik Rawan)	• Daop 1 Jakarta: 47 titik (34 dijaga, 13 tidak dijaga) • Daop 8 Surabaya: 31 titik (25 dijaga, 6 tidak dijaga) • Daop 3 Cirebon: 22 titik (7 dijaga, 15 tidak dijaga) • Daop 6 Yogyakarta: 20 titik (17 dijaga, 3 tidak dijaga) • Daop 2 Bandung: 18 titik (4 dijaga, 14 tidak dijaga) • Daop 5 Purwokerto: 13 titik (10 dijaga, 3 tidak dijaga) • Daop 4 Semarang: 12 titik (12 dijaga, 0 tidak dijaga) • Daop 9 Jember: 12 titik (6 dijaga, 6 tidak dijaga) • Daop 7 Madiun: 6 titik (4 dijaga, 2 tidak dijaga)
Prioritas Wilayah Sumatra (Total 61 Titik Rawan)	• Divre II Sumatera Barat: 21 titik (5 dijaga, 16 tidak dijaga) • Divre IV Tanjungkarang: 17 titik (5 dijaga, 12 tidak dijaga) • Divre I Sumatera Utara: 16 titik (1 dijaga, 15 tidak dijaga) • Divre III Sumatera Selatan: 7 titik (4 dijaga, 3 tidak dijaga)

Total Titik Rawan Nasional yang Membutuhkan Intervensi Darurat: 242 Titik Perlintasan (134 dijaga, 108 tidak dijaga).

BAB 5: FOUR-PILLAR SAFETY STRATEGY

Untuk mengatasi krisis keselamatan perlintasan sebidang secara holistik dan berkelanjutan, Triangulasi Research Indonesia merumuskan 'Four-Pillar Safety Strategy' yang mencakup 4 Aspek Krusial:

5.1 Pilar 1: Kebijakan dan Komitmen Kelembagaan (*Policy & Institutional Commitment*)

Keselamatan perlintasan sebidang harus diposisikan sebagai agenda prioritas dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) dan Nasional. Intervensi kebijakan yang mendesak meliputi:

- Revitalisasi Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (FLLAJ) di tingkat Provinsi dan Kabupaten/Kota untuk memfokuskan alokasi anggaran penanganan perlintasan sebidang.
- Penerbitan Peraturan Daerah (Perda) Pengelolaan Perlintasan Sebidang di seluruh Kota/Kabupaten yang dilintasi rel kereta api, guna mengamanatkan alokasi APBD untuk pemutakhiran keselamatan.
- Evaluasi berkala atas seluruh perlintasan sebidang dan percepatan penutupan perlintasan liar secara sistematis tanpa kompromi politik.

5.2 Pilar 2: Sarana dan Prasarana (*Infrastructure & Technology*)

Peningkatan kualitas fisik dan teknologi pengamanan di titik perpotongan jalan dan rel:

- Pemisahan Lalu Lintas Fleksibel: Pembangunan jembatan penyeberangan (Flyover) atau terowongan (Underpass) secara bertahap pada perlintasan dengan frekuensi lalu lintas tinggi.

- Standardisasi Perlengkapan Pengaman: Pemasangan pagar penghalang (*fencing*) di sepanjang jalur KA rawan perlintasan liar, pembaruan rambu petunjuk & bel peringatan (*early warning system*), palang pintu otomatis, serta pembatas lajur berkendara.
- Penempatan Penjaga Perlintasan Terlatih: Sertifikasi dan penempatan personel penjaga perlintasan yang dibiayai oleh pemerintah daerah atau instansi terkait.

5.3 Pilar 3: Penegakan Hukum (*Law Enforcement*)

Penegakan hukum yang konsisten dan tegas diperlukan untuk memberikan efek jera (*deterrent effect*):

- Sanksi Pidana & Denda Tegas: Penegakan Pasal 296 jo Pasal 114 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pengemudi yang menerobos perlintasan sebidang.
- Penerapan ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*): Pemasangan kamera tilang elektronik otomatis di seluruh perlintasan sebidang rawan pelanggaran.
- Penindakan Hukum bagi Pembuat Perlintasan Liar: Penindakan tegas terhadap pihak-pihak yang membuka jalan liar memotong rel kereta api secara ilegal tanpa izin otoritas perkeretaapian.

5.4 Pilar 4: Budaya Berkendara Masyarakat (Public Safety Culture)

Transformasi perilaku pengguna jalan menuju budaya mengutamakan keselamatan:

- Kampanye Keselamatan Masif dan Berkelanjutan: Sosialisasi 'BERHENTI, TENGOK KIRI-KANAN, AMAN, JALAN' melalui media massa, media sosial, dan sekolah-sekolah di sekitar jalur KA.
- Edukasi Kurikulum Pendidikan Sederhana: Mengintegrasikan materi keselamatan lalu lintas perkeretaapian sejak usia dini.
- Pelibatan Komunitas dan Tokoh Masyarakat: Menggerakkan relawan keselamatan jalan dan aparat desa untuk mengawasi perlintasan di lingkungan warga.

BAB 6: REKOMENDASI KEBIJAKAN

6.1 Rekomendasi kepada Pemerintah Pusat (Kementerian Perhubungan & Bappenas)

1. Menyusun Grand Design Nasional Eliminasi Perlintasan Sebidang Berisiko Tinggi dengan target terukur per 5 tahun.
2. Mengalokasikan dana DAK (Dana Alokasi Khusus) Bidang Transportasi kepada Pemerintah Daerah yang dikhususkan untuk pembangunan fasilitas pengaman perlintasan sebidang.
3. Mendorong percepatan perubahan status perlintasan sebidang rawan menjadi tidak sebidang (Flyover/Underpass) pada proyek strategis nasional.

6.2 Rekomendasi kepada Pemerintah Daerah (Gubernur, Bupati, Wali Kota, & DPRD)

1. Mengalokasikan APBD secara eksplisit untuk pengadaan palang pintu, sirine, rambu, dan honorarium penjaga perlintasan pada jalan status Kota/Kabupaten/Desa.
2. Melakukan aksi penutupan serentak bersama PT KAI terhadap 1.189 perlintasan liar di seluruh Indonesia.
3. Menyediakan jalur alternatif atau jalan frontage bagi warga masyarakat agar tidak perlu membuat lintasan ilegal memotong rel.

6.3 Rekomendasi kepada Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas Polri)

1. Mengintegrasikan sistem ETLE di perlintasan sebidang prioritas untuk menindak pelanggar lalu lintas.
2. Melakukan patroli berkala dan penindakan tegas pada jam-jam sibuk di perlintasan sebidang rawan kecelakaan.

6.4 Call to Action: Sinergi Nasional Demi Keselamatan Jiwa

Keselamatan di perlintasan sebidang adalah ujian komitmen moral dan kepemimpinan seluruh pemangku kepentingan. Hilangnya 539 nyawa dan kerugian puluhan miliar rupiah adalah alarm keras bahwa status quo tidak lagi dapat ditoleransi. Triangulasi Research Indonesia menyerukan aksi bersama untuk meningkatkan keselamatan, amankan jalur kereta api, dan lindungi hak asasi warga negara atas transportasi yang selamat.