

**PERANAN PENYELENGGARA PRASARANA PERKERETAAPIAN  
DALAM MENANGGULANGI KECELAKAAN PENGOPERASIAN  
KERETA API DI JALUR LALU LINTAS KERETA API**

**(Studi di PT. Kereta Api Indonesia Divre II Sumatera Barat)**

**SKRIPSI**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan Untuk**

**Memperoleh Gelar Sarjana Hukum**



**Disusun Oleh :**

**RENDI**

**NPM : 2210012111082**

**BAGIAN HUKUM PIDANA  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS BUNG HATTA  
PADANG  
2026**

**UNIVERSITAS BUNG HATTA**

**FAKULTAS HUKUM**  
**UNIVERSITAS BUNG HATTA**

**PERSETUJUAN SKRIPSI**

No. Reg.: 13/Skripsi/H.Pidana/FH-UBH/III-2026

Nama : RENDI  
Nomor : 2210012111082  
Bagian : Hukum Pidana  
Judul Skripsi : Peranan Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian Dalam  
Menanggulangi Kecelakaan Pengoperasian Kereta Api ( Studi di PT.  
Kereta Api Indonesia Divre II SUMBAR )

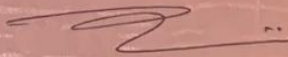
Telah disetujui pada Hari Jumat Tanggal Enam Bulan Februari Tahun Dua Ribu Dua  
Puluh Enam untuk dipertahankan dihadapan Tim Penguji.

Rianda Seprasia, S.H, M.H., (Pembimbing)



Mengetahui :

Ketua Bagian  
Hukum Pidana



Dr. Desmal Fajri, S.Ag. M.H.



Dekan Fakultas Hukum  
Universitas Bung Hatta



Dr. Sanidjar Pebrihariati R, S.H., M.H.

**FAKULTAS HUKUM**  
**UNIVERSITAS BUNG HATTA**

**PENGESAHAN SKRIPSI**

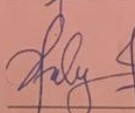
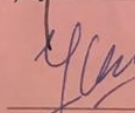
No. Reg.: 13/Skripsi/H.Pidana/FH-UBH/III-2026

Nama : **RENDI**  
Nomor : **2210012111082**  
Bagian : **Hukum Pidana**  
Judul Skripsi : **Peranan Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian Dalam  
Menanggulangi Kecelakaan Pengoperasian Kereta Api ( Studi di PT.  
Kereta Api Indonesia Divre II SUMBAR )**

Telah dipertahankan di depan Tim Penguj pada Hari **Jumat** Tanggal **Dua Puluh Tujuh**  
Bulan **Februari** Tahun **Dua Ribu Dua Puluh Enam** dan dinyatakan **LULUS**.

**SUSUNAN TIM PENGUJI:**

1. **Rianda Seprasia, S.H., M.H** (Pembimbing)
2. **Dr. Deaf Wahyuni Ramadhani, S.H., M.H** (Anggota Penguji)
3. **Febrina Annisa, S.H., M.H** (Anggota Penguji)



**Dekan Fakultas Hukum**  
**Universitas Bung Hatta**

**Dr. Sanidjar Pebrihariati R. S.H., M.H.**

**PERANAN PENYELENGGARA PRASARANA PERKERETAAPIAN  
DALAM MENANGGULANGI KECELAKAAN PENGOPERASIAN  
KERETA API DI JALUR LALU LINTAS KERETA API  
(Studi di PT. Kereta Api Indonesia Divre II Sumatera Barat)**

<sup>1</sup>Rendi, <sup>2</sup>Rianda Seprasia

<sup>1,1</sup>Fakultas Hukum Universitas Bung Hatta

E-mail: [rendiliwandi@gmail.com](mailto:rendiliwandi@gmail.com)

**ABSTRAK**

Penyelenggara prasarana perkeretaapian adalah bagian yang menyelenggarakan pelaksanaan perkeretaapian sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 16 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Salah satu kasus pada bulan Agustus 2025, terjadi kecelakaan antara kereta api dan minibus di perlintasan sebidang Jati Koto Panjang, Kota Padang, Adapun rumusan masalah: 1). Apakah kendala-kendala penyelenggara prasarana perkeretaapian dalam menghindari terjadinya kecelakaan kereta api di jalur lalu lintas kereta api? 2). Bagaimanakah upaya penyelenggara prasarana perkeretaapian dalam menghindari terjadinya kecelakaan kereta api di jalur lalu lintas kereta api. Jenis penelitian yang digunakan penelitian hukum sosiologis. Sumber data terdiri dari data primer dan data sekunder yang diperoleh melalui wawancara dan studi dokumen, data dianalisis secara kualitatif. Simpulan hasil penelitian: 1). Peranan penyelenggara prasarana perkeretaapian di wilayah Divre II Sumbar dalam menanggulangi kecelakaan masih mengalami hambatan seperti perlintasan ilegal, rendahnya kepatuhan masyarakat, dan belum maksimalnya koordinasi antar lembaga 2). Upaya untuk menanggulangi kecelakaan meliputi patroli, penutupan perlintasan liar, instalasi EWS, kampanye keselamatan, dan kolaborasi antar instansi.

**Kata Kunci: kereta api, kecelakaan kereta api, perlintasan sebidang.**

**PERANAN PENYELENGGARA PRASARANA PERKERETAAPIAN  
DALAM MENANGGULANGI KECELAKAAN PENGOPERASIAN  
KERETA API DI JALUR LALU LINTAS KERETA API  
(Studi di PT. Kereta Api Indonesia Divre II Sumatera Barat)**

<sup>1</sup>Rendi, <sup>2</sup>Rianda Seprasia

<sup>1,1</sup>Fakultas Hukum Universitas Bung Hatta

E-mail: [rendiliwandi@gmail.com](mailto:rendiliwandi@gmail.com)

***ABSTRACT***

*Railway infrastructure organizers are entities that manage the implementation of railway operations as regulated in Article 1 number 16 of the Republic of Indonesia Law Number 23 of 2007 concerning Railways. One incident in August 2025 involved an accident between a train and a minibus at the Jati Koto Panjang level crossing in Padang City. The problem formulations are as follows: 1) What are the obstacles faced by railway infrastructure organizers in preventing train accidents on railway traffic routes? 2) What efforts are made by railway infrastructure organizers to prevent train accidents on railway traffic routes? The type of research used is sociological legal research. Data sources consist of primary and secondary data obtained through interviews and document studies, and the data are analyzed qualitatively. Research conclusions: 1). The role of railway infrastructure organizers in the Divre II Sumbar area in addressing accidents still faces obstacles such as illegal crossings, low public compliance, and suboptimal coordination between agencies. 2). Efforts to prevent accidents include patrols, closing illegal crossings, installing EWS, safety campaigns, and inter-agency collaboration.*

***Keywords: railway, railway accidents, level crossings.***

## KATA PENGANTAR



Alhamdulillah, puji dan Syukur penulis ucapkan atas kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan Rahmat dan karunianya serta petunjuk-Nya kepada penulis, tak lupa pula sholawat beriring salam penulis kirimkan kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW yang telah membawa kita dari zaman kebodohan ke zaman yang penulis rasakan sekarang ini yang penuh dengan ilmu pengetahuan sehingga akhirnya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“PERANAN PENYELENGGARA PRASARANA PERKERETAAPIAN DALAM MENANGGULANGI KECELAKAAN PENGOPERASIAN KERETA API DI JALUR LALU LINTAS KERETA API (Studi di PT. Kereta Api Indonesia Divre II Sumatera Barat) ”**. Penulisan skripsi ini diselesaikan sebagai salah satu persyaratan untuk mencapai gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Bung Hatta.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini banyak sekali mengalami kesulitan, namun berkat bantuan semua pihak yang berupa sumbangan pikiran, ide, serta motivasi yang sangat berarti kepada penulis, alhamdulillah skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Tentunya penulis juga mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Ibu Prof. Dr. Diana Kartika, Rektor Universitas Bung Hatta.
2. Ibu Dr. Sanidjar Pebrihariati R, S.H., M.H, Dekan Fakultas Hukum Universitas Bung Hatta.

3. Bapak Dr. Suamperi S.H., M.H, Wakil Dekan Fakultas Hukum Universitas Bung Hatta.
4. Bapak Dr. Desmal Fajri, S.Ag., M.H., selaku Ketua Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Bung Hatta Padang.
5. Ibu Dr. Deswita Rosra S.H, M.H, Pembimbing Akademik penulis yang telah membantu dan membimbing penulis dari awal semester sampai semester sekarang.
6. Bapak Rianda Seprasia S.H., M.H., Selaku Dosen Pembimbing saya yang telah membantu dan mensupport saya dalam membuat dan menyelesaikan skripsi saya.
7. Bapak/Ibu Dosen, Fakultas Hukum Universitas Bung Hatta yang telah memberikan penulis ilmu dan pengetahuan sehingga penulis mudah dalam menyusun dan merancang skripsi ini.
8. Bapak/ibu staf tata usaha Fakultas Hukum Universitas Bung Hatta, terima kasih telah mempermudah penulis untuk mengurus administrasi sehingga penulis mudah dalam menyusun dan menyelesaikan skripsi ini.
9. Bapak Indra selaku Deputy PAM OBVIT, Aset, dan OPKA OBVIT Divre II Sumbar yang telah membantu penulis dalam penelitian di PT. Kereta Api Indonesia Divre II Sumbar.
10. Bapak Muhamad Reza Fahlepi selaku kepala humas PT. Kereta Api Indonesia Divre II Sumbar, yang telah membantu penulis dalam penelitian di PT. Kereta Api Indonesia Divre II Sumbar.
11. Kedua orang tua saya Ayah Iwandi dan Ibu Erma Linda, dua orang yang sangat berjasa dalam hidup saya, dua orang yang selalu mengusahakan anak

Pertamanya ini menempuh pendidikan setinggi-tingginya, Kepada ayah saya terima kasih atas cucuran keringat dan kerja keras yang engkau tukarkan menjadi sebuah nafkah demi anakmu bisa sampai kepada tahap ini, demi anakmu dapat mengenyam pendidikan sampai ke tingkat ini dan terima kasih telah menjadi contoh untuk menjadi seorang laki-laki yang bertanggung jawab penuh terhadap keluarga. Untuk Ibu saya, terima kasih atas segala motivasi, pesan, doa, dan harapan yang selalu mendampingi setiap langkah dan ikhtiar anakmu untuk menjadi seseorang yang berpendidikan, terima kasih atas kasih sayang tanpa batas yang tak pernah lekang oleh waktu, atas kesabaran dan pengorbanan yang selalu mengiringi perjalanan hidup penulis, terima kasih telah menjadi sumber kekuatan dan inspirasi, serta pelita yang tak pernah padam dalam setiap langkah yang penulis tempuh. Terakhir, terima kasih atas segala hal yang kalian berikan yang tak terhitung jumlahnya.

12. Tak lupa kepada adek perempuan penulis, Poppy Junliwanda terimakasih untuk setiap kata semangat yang di telah di berikan dan menjadi motivasi terbesar penulis untuk menyelesaikan studi ini.
13. Seluruh keluarga besar saya, terimakasih atas dukungan materil maupun moril yang selalu mengiringi penulis sampai ke tahap ini.
14. Kepada grup yang di namakan Titik Kumpul Jati (TKJ) yang tidak di sangka akan membuat penulis merasakan kedekatan pada pertemanan di saat masa kuliah, terimakasih selalu ada di setiap susah maupun senang meskipun pertemuan ini terasa singkat namun akan selalu di kenang oleh penulis.
15. Terimakasih juga kepada teman-teman seperjuangan Fakultas Hukum Universitas Bung Hatta Angkatan 2022 dan sukses selalu buat kita semua.

16. Teman-teman PK Pidana 2025 , terimakasih untuk semua cerita yang telah kita buat selama dua semester ini, sukses selalu buat kita semua.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini belum mencapai kesempurnaan, maka saran dan kritik yang bermanfaat demi kesempurnaan penulis skripsi ini sangat di harapkan. Akhir kata, semoga skripsi ini bermanfaat bagi semua orang khususnya penulis sendiri.

*Ammin yarabbal alamiin*

Padang, 25 Februari 2026

Penulis

Rendi

2210012111082

## DAFTAR ISI

<b>ABSTRAK</b> .....	<b>i</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>ii</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>iii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>vii</b>

### **BAB I PENDAHULUAN**..... **1**

A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	9
C. Tujuan penelitian.....	9
D. Metode penelitian.....	9
1. Jenis Penelitian.....	9
2. Sumber Data .....	10
3. Teknik Pengumpulan Data.....	10
4. Teknik Pengolahan Data dan Analisa Data.....	11

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**.....**Error! Bookmark not defined.**

#### 1. Tinjauan tentang Perkeretaapian .....**Error! Bookmark not defined.**

- a. Pengertian Perkeretaapian dan Ruang Lingkupnya**Error! Bookmark not defined.**
- b. Penyelenggara Perkeretaapian dan Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian. .... **Error! Bookmark not defined.**
- c. Tugas dan Wewenang Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian**Error! Bookmark not defined.**

#### 2. Tinjauan tentang Kecelakaan dalam Pengoperasian Perkeretaapian ..... **Error! Bookmark not defined.**

- a. Pengertian Kecelakaan dalam Perkeretaapian**Error! Bookmark not defined.**
- b. Jenis-jenis Pelanggaran dalam Perkeretaapian. **Error! Bookmark not defined.**
- c. Regulasi yang Mengatur tentang Kecelakaan Kereta Api**Error! Bookmark not defined.**
- d. Penyelesaian dan Tanggungjawab dalam Kecelakaan Perkeretaapian**Error! Bookmark not defined.**

3. Tinjauan tentang Kereta Api Indonesia DIVRE II SUMBAR ..... **Error!**

**Bookmark not defined.**

a. Sejarah Terbentuknya Kereta Api Indonesia Divre II Sumbar**Error! Bookmark not defined.**

b. Tugas dan struktur kepengurusan Kereta Api Indonesia Divre II Padang ..... **Error! Bookmark not defined.**

c. Ruang Lingkup Wilayah Kerja Kereta Api Divre II Sumbar**Error! Bookmark not defined.**

**BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN ..... 27**

A. Kendala-Kendala Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian Dalam Menghindari Terjadinya Kecelakaan Kereta Api Di Jalur Lalu Lintas Kereta Api ..... 27

B. Upaya Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian Dalam menghindari Terjadinya Kecelakaan Kereta Api di Jalur Lalu Lintas Kereta Api Di Sumatera Barat ..... 37

**BAB IV PENUTUP .....Error! Bookmark not defined.**

A. Simpulan .....**Error! Bookmark not defined.**

B. Saran.....**Error! Bookmark not defined.**

**DAFTAR PUSTAKA**

# BAB I PENDAHULUAN

## A. Latar Belakang

Transportasi kereta api adalah salah satu pilihan jenis transportasi darat yang paling efisien dan cukup aman di Indonesia, terutama dalam mendukung pergerakan masyarakat dan pengiriman barang di wilayah kepulauan seperti Sumatera yang luas dan membutuhkan koneksi antar daerah yang kuat. Kelebihan utama angkutan kereta api terdapat pada kemampuan mengangkut dalam jumlah besar, baik untuk penumpang maupun kargo, sehingga efektif melayani perpindahan massal secara terus-menerus. Di samping itu, ongkos transportasi yang cukup terjangkau serta waktu tempuh yang lebih singkat dan konsisten karena tidak terganggu oleh kemacetan jalan membuat kereta api sebagai opsi transportasi yang handal dan bersaing. Dari segi lingkungan, operasi kereta api juga memberikan manfaat positif dengan emisi karbon yang lebih kecil dibandingkan moda darat lain, sehingga membantu menurunkan pencemaran udara dan mendukung pengembangan transportasi yang *eco-friendly*. Berkat berbagai keunggulan ini, transportasi kereta api memainkan peran penting dalam jaringan transportasi nasional serta dalam memacu pertumbuhan ekonomi dan kesetaraan pembangunan antarwilayah.

Perkeretaapian adalah sistem transportasi yang bergerak di atas rel sebagai jalur utamanya.<sup>1</sup> Sebagai moda transportasi darat, sistem ini memiliki ciri khas berupa jalur khusus, kapasitas angkut yang besar, serta efisiensi yang baik untuk perjalanan jarak menengah hingga jauh. Namun, perkeretaapian tidak hanya sekadar tentang kendaraan, melainkan satu kesatuan sistem yang

melibatkan infrastruktur, sarana, dan pengoperasiannya. Cakupannya meliputi empat hal utama, yaitu infrastruktur seperti rel, jembatan, stasiun, dan sinyal; sarana berupa lokomotif dan gerbong; sistem pengoperasian yang mengatur jadwal dan keselamatan; serta aturan yang menjamin kepatuhan terhadap standar.<sup>1</sup>

Pengoperasian kereta api sering kali dihadapkan pada risiko kecelakaan yang dapat mengakibatkan korban jiwa. Faktor penyebab kecelakaan utamanya adalah kesalahan manusia atau *human error*. Human error atau kesalahan manusia merupakan hasil interaksi kompleks antara faktor individual, sistem, dan lingkungan kerja. Secara umum penyebabnya mencakup kondisi kelelahan fisik maupun mental yang berdampak pada penurunan tingkat fokus dan kewaspadaan, adanya gangguan dari lingkungan sekitar yang memicu distraksi, tekanan penyelesaian pekerjaan dalam waktu terbatas, serta situasi kerja yang tidak mendukung secara ergonomis. Di samping itu, keterbatasan pelatihan dan pengalaman, ketidaktegasan standar operasional, lemahnya kualitas komunikasi, serta rendahnya internalisasi budaya keselamatan berperan signifikan dalam meningkatkan potensi terjadinya kesalahan. Faktor sistemik, seperti perancangan peralatan yang kurang berorientasi pada pengguna dan mekanisme pengawasan yang belum optimal, turut memperbesar peluang munculnya human error, khususnya pada kegiatan yang bersifat berulang namun memerlukan tingkat ketelitian yang tinggi.

---

<sup>1</sup> Prof. Ir. Soedjono, 1998, *Perkeretaapian*, Institut Teknologi Bandung, hlm. 12.

Terutama penyelenggara perkeretaapian dan pengendara lain yang melintas di perbatasan atau menerobos pelang pelintas kereta api. Selain itu kelalain ini juga karena faktor kondisi sarana dan prasarana perkeretaapian seperti rel, sistem sinyal yang kurang maksimal, gangguan alam seperti banjir dan sebagainya. Menurut data Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, pada tahun 2022, terjadi peningkatan kasus kecelakaan kereta api sebesar 15% dibandingkan tahun sebelumnya, dengan penyebab utama meliputi faktor manusia, kondisi infrastruktur yang kurang memadai, serta gangguan lingkungan seperti longsor dan banjir di daerah pegunungan.<sup>2</sup>

Di wilayah Sumatera Barat khususnya, risiko bencana alam pada jalur kereta api memperumit upaya menjaga keamanan operasional. Kerentanan terhadap bencana alam tetap menjadi salah satu kendala utama dalam upaya menjamin keamanan operasional perkeretaapian. Wilayah ini memiliki potensi terjadinya gempa bumi, banjir, genangan air, serta pergerakan tanah pada kawasan dataran rendah dan pesisir yang dilalui oleh jalur rel. Keadaan tersebut berimplikasi pada terganggunya kestabilan struktur jalan rel, daya dukung bantalan, serta keandalan konstruksi jembatan, yang pada akhirnya dapat menghambat kelancaran perjalanan kereta api. Dengan demikian keberadaan risiko bencana alam menambah kompleksitas dalam kegiatan pengawasan, pemeliharaan, dan pemastian keselamatan operasional perkeretaapian di wilayah Sumatera Barat.

---

<sup>2</sup> Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2023). *Laporan Tahunan Keselamatan Transportasi Darat 2022*. Direktorat Jenderal Perkeretaapian Jakarta, hlm. 45.

Berdasarkan informasi geografis dan peta jalur kereta api Trans-Sumatra di Sumatera Barat, rute tersebut sebagian besar melewati daerah datar dan pesisir pantai, seperti di sekitar Padang dan Pariaman. Selain juga melintasi jalur kereta api yang membatasi tempat tinggal penduduk seperti perumahan dan tempat lainnya yang tidak mempunyai sistem pengamanan pelang perkeretaapian sesuai menurut standar perundang-undangan.

PT Kereta Api Indonesia (KAI) Divre II Sumbar (Devisi Regional II Sumatera Barat) berfungsi sebagai penyedia utama infrastruktur perkeretaapian di wilayah tersebut, dengan posisi strategis yang vital dalam mencegah dan menangani kecelakaan kereta api. Fungsi ini melibatkan perencanaan, konstruksi, operasional, serta perawatan berkelanjutan prasarana perkeretaapian untuk menjamin keamanan perjalanan kereta, penumpang, dan masyarakat sekitar jalur rel. Di samping itu, PT KAI Divre II Sumbar (Devisi Regional II Sumatera Barat) juga memiliki tanggung jawab dalam menerapkan standar keselamatan, memantau kondisi teknis sarana dan prasarana, mengelola perlintasan sebidang, serta melakukan sosialisasi keselamatan kepada masyarakat. Melalui kerja sama dengan instansi terkait dan penegakan aturan perundang-undangan di bidang perkeretaapian, PT KAI Divre II Sumbar berupaya menciptakan sistem transportasi kereta api yang aman, terpercaya, dan berkelanjutan sebagai komponen pelayanan publik serta dukungan bagi pembangunan daerah. Berdasarkan Pasal 1 angka 16 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (selanjutnya disebut Undang-Undang Perkeretaapian), menyebutkan Penyelenggara prasarana perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan

prasarana perkeretaapian. Artinya kegiatan kerja yang dilakukan berupa pembangunan prasarana, pengoperasian prasarana, perawatan prasarana dan pengusahaan prasarana.

Dalam Pasal 23 Undang-Undang Perkeretaapian menyebutkan

- (1) Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 dilakukan oleh Badan Usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri – sendiri maupun melalui kerja sama.
- (2) Dalam hal tidak ada Badan Usaha yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian umum, Pemerintah atau Pemerintah Daerah dapat menyelenggarakan prasarana perkeretaapian.

Penegasan bentuk kerja dan kewajiban penyelenggara perkeretaapian diatur dalam Pasal 114 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian menyebutkan Pembangunan prasarana perkeretaapian meliputi :

- a. pembangunan jalur kereta api
- b. pembangunan stasiun kereta api
- c. pembangunan fasilitas pengoperasian kereta api.

Salah satu aspek penting dalam pengembangan infrastruktur operasional kereta api yang berkontribusi pada keamanan perjalanan adalah konstruksi perlintasan sebidang atau palang pintu kereta api, yang menghubungkan jalur rel dengan jalan raya. Fasilitas ini dibuat sebagai mekanisme kontrol lalu lintas untuk mengatur gerakan kendaraan dan pejalan kaki saat kereta api lewat, sehingga dapat mengurangi risiko tabrakan antara perjalanan kereta dengan pengguna jalan. Adanya perlintasan yang dilengkapi alat keamanan, seperti palang pintu, sinyal peringatan, rambu lalu lintas, serta

petugas penjaga, merupakan elemen dari sistem keamanan operasi perkeretaapian yang bertujuan menghindari kecelakaan, menjaga keselamatan penumpang dan masyarakat, serta memastikan kelancaran dan ketertiban arus lalu lintas di dekat jalur rel.

Menurut Pasal 1 angka 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Pelintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan menyebutkan perlintasan sebidang adalah perpotongan antara jalan dengan jalur kereta api. Upaya pencegahan terjadinya kecelakaan kereta api ini juga diatur dalam berbagai peraturan perundang-undangan diantaranya

1. Pasal 114 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan selanjutnya disebut 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
  - c. memberikan hak utama kepada kendaraan yang lebih dahulu melintasi rel.
2. Pasal 110 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api menyebutkan 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.

Begitu tingginya peranan penyelenggara perkeretaapian dalam menjaga keamanan pengoperasian kereta api supaya terhindar dari kecelakaan selain faktor sarana dan prasarana juga faktor ketidak hati-hatian manusia (*human error*). Ancaman itu ada sebagaimana data di Kota Padang, terdapat 92 perlintasan kereta api, di mana 36 di antaranya sudah tertangani, 27 terdaftar tapi belum dijaga, dan 29 lainnya merupakan perlintasan liar tanpa palang pintu. Jadi, jumlah palang pintu yang ada atau tertangani adalah 36 titik, sementara sisanya masih belum aman<sup>3</sup>.

Masih banyaknya kasus kecelakaan kereta api di wilayah jalur Sumatera Barat, PT. KAI DIVRE II Sumatera Barat menutup 9 titik perlintasan sebidang illegal guna menekan kecelakaan kereta api di daerah itu. Sepanjang tahun 2024, terdapat 21 kasus kecelakaan, sementara hingga April 2025 ini terjadi 4 kasus.<sup>4</sup> Salah satu kasus pada bulan Agustus 2025, terjadi kecelakaan antara kereta api bandara dan minibus di perlintasan sebidang Jati Koto Panjang, Kota Padang, pada tanggal 21 Agustus 2025, yang menewaskan dua siswi SMA Negeri 10 Padang dan melukai lima lainnya. Kecelakaan tersebut terjadi sekitar pukul 11.30 WIB ketika minibus yang membawa tujuh orang pelajar tertabrak kereta api yang datang dari arah Simpang Haru menuju Bandara Internasional Minangkabau (BIM) di lapangan

---

<sup>3</sup> Riau1.com, *Masih Ada 29 Pelintasan Liar Kereta Api di Kota Padang*. <https://www.google.com/search?q=jumlah+palang+pintu+kereta+api+di+kota+padang+sumatera> diakses pada tanggal 22 Oktober 2025, pukul 15.00 WIB.

<sup>4</sup> Jeka Kampai, 2025, *Terjadi 21 Kasus Kecelakaan, KAI Tutup 9 Perlintasan Ilegal di Sumbar*; <https://www.detik.com/sumut/berita/d-7861751/terjadi-21-kasus-kecelakaan-kai-tutup-9-perlintasan-ilegal-di-sumbar>, diakses pada tanggal 22 Oktober 2025, pukul 15.00 WIB.

menunjukkan bahwa masih terdapat kelemahan dalam implementasi peran ini, seperti keterlambatan pemeliharaan rel akibat anggaran terbatas . Sebuah studi oleh Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan menemukan bahwa 40% kecelakaan kereta api di Sumatera disebabkan oleh degradasi infrastruktur, Salah satu penyebab utama adalah kondisi prasarana yang telah melewati usia rencana pakai, sehingga mutu bantalan rel, rel, dan elemen pendukung lainnya mengalami penurunan apabila tidak disertai dengan upaya peremajaan yang memadai. Selain itu, tingginya frekuensi perjalanan kereta api serta besarnya beban gandar yang ditanggung lintasan turut mempercepat terjadinya keausan dan perubahan bentuk pada struktur jalan rel, yang pada akhirnya meningkatkan potensi terjadinya kerusakan. termasuk kerusakan bantalan rel dan sistem pengereman otomatis yang tidak optimal.<sup>5</sup>

Berdasarkan hal tersebut, penulis tertarik melakukan penelitian dan menulisnya dalam bentuk proposal dengan judul **PERANAN PENYELENGGARA PRASARANA PERKERETAAPIAN DALAM MENANGGULANGI KECELAKAAN PENGOPERASIAN KERETA API DI JALUR LALU LINTAS KERETA API (Studi di PT. Kereta Api Indonesia Divre II Sumatera Barat).**

---

<sup>5</sup> Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan. (2021). *Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Kereta Api di Wilayah Sumatera*. Jakarta: Kementerian Perhubungan. hlm. 67.

## **B. Rumusan Masalah**

Adapun yang menjadi rumusan masalah dalam penulisan ini adalah :

1. Apakah kendala-kendala penyelenggara prasarana perkeretaapian dalam menghindari terjadinya kecelakaan kereta api di jalur lalu lintas kereta api?
2. Bagaimanakah upaya penyelenggara prasarana perkeretaapian dalam menghindari terjadinya kecelakaan kereta api di jalur lalu lintas kereta api?

## **C. Tujuan penelitian**

Adapun tujuan penelitian dalam penulisan ini adalah :

1. Untuk menganalisis kendala-kendala penyelenggara prasarana perkeretaapian dalam menghindari terjadinya kecelakaan kereta api di jalur lalu lintas kereta api.
2. Untuk menganalisis Upaya penyelenggara prasarana perkeretaapian dalam menghindari terjadinya kecelakaan kereta api di jalur lalu lintas kereta api.

## **D. Metode penelitian**

### **1. Jenis Penelitian**

Penelitian ini adalah termasuk jenis penelitian yuridis sosiologis, atau di sebut dengan penelitian lapangan yaitu mengkaji ketentuan hukum yang berlaku serta apa yang terjadi dalam masyarakat.<sup>6</sup> Penelitian yuridis empiris adalah penelitian hukum mengenai pemberlakuan atau

---

<sup>6</sup> Suharsimi Arikunto, 2012, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, Rineka Cipta, Jakarta, hlm. 126.

implementasi ketentuan hukum normatif secara *in action* pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat.<sup>7</sup>

## 2. Sumber Data

### a. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh langsung dari sumber pertama. Data primer penulis diperoleh dari wawancara dengan Bapak Indra, yang menjabat sebagai Deputy PAM OBVIT, Aset, dan OPKA OBVIT dan Bapak Muhamad Reza Fahlepi, yang menjabat sebagai Kepala Humas di Kereta Api Indonesia Divre II Sumbar.

### b. Data sekunder

Data sekunder mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, hasil-hasil penelitian yang berwujud laporan, dan sebagainya. Data sekunder diperoleh kantor KAI Divre II sumbar terkait tugas dan wewenang dari penyelenggara jalan dalam mengantisipasi kecelakaan kereta api.

## 3. Teknik Pengumpulan Data

### a. Studi Dokumen

Teknik pengumpulan data yang mengandalkan beragam materi tulisan maupun visual, seperti dokumen, arsip, dan gambar sebagai sumber utama informasi penelitian. Pendekatan ini telah lama di terapkan dalam aktivitas ilmiah karena dokumen dianggap memiliki nilai strategis sebagai data yang bisa di gunakan untuk memverifikasi,

---

<sup>7</sup> Abdulkadir Muhammad, 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Citra Aditya, Bandung, hlm. 134.

menginteroretasikan, serta menganalisis fenomena yang sedang di kaji. Dengan studi dokumentasi, peneliti mampu memperoleh data bersejarah atau konteks yang relevan, yang berguna untuk mendukung menguatkan, atau bahkan meramalkan temuan penelitian yang sedang digarap.<sup>8</sup>

b. Wawancara

Wawancara merupakan bentuk komunikasi antar individu yang dilakukan secara langsung atau bertatap muka, dimana pewawancara berperan aktif dengan menyampaikan serangkaian pertanyaan yang telah di rancang secara semi terstruktur, guna memperoleh data atau tanggapan yang sesuai dengan isu yang sedang di teleti. Dalam proses ini, responden di harapkan menyediakan penjelasan yang dapat memperkaya pengumpulan data sosiologis, sejalan dengan arah dan sasaran penelitian yang sedang berlangsung.<sup>9</sup>

4. Teknik Pengolahan Data dan Analisa Data

Data penelitian ini dianalisa dengan menggunakan analisis data kualitatif. Analisis data kualitatif merupakan analisis data yang tidak menggunakan angka, dikelompokkan berdasarkan permasalahan yang diteliti, kemudian ditarik kesimpulan dan diuraikan secara deskriptif dalam bentuk kalimat.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Lexi J Moleong, 2010, *Metedologi Penulisan Kualitatif*, Edisi Revisi Remaja Rosdakarya, Bandung, hlm. 16.

<sup>9</sup> Amirudin dan Zainal Asikin, 2016, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, hlm. 82.

<sup>10</sup> M. Syamsudin, 2021, *Mahir Meneliti Masalah Hukum*, Kencana, Jakarta, hlm. 184.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

- Abdulkadir Muhammad, 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Citra Aditya, Bandung.
- Amirudin dan Zainal Asikin, 2016, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta.
- Bambang Susilo, 2015, *Pengantar Transportasi*, UGM Press, Yogyakarta
- Lexi J Moleong, 2010, *Metedologi Penulisan Kualitatif*, Edisi Revisi Remaja Rosdakarya, Bandung.
- M. Syamsudin, 2021, *Mahir Meneliti Masalah Hukum*, Kencana, Jakarta.
- Prof. Ir. Soedjono, 1998, *Perkeretaapian*, Institut Teknologi Bandung, Bandung.
- Suharsimi Arikunto, 2012, *Prosedur Penelitan Suatu Pendekatan Praktek*, Rineka Cipta, Jakarta.

### B. Peraturan Perundang-undangan

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi Dan Transaksi Elektronik (UU ITE)
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2008 tentang Pembinaan Penyelenggaraan Perkeretaapian.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 2012 tentang Keselamatan Perkeretaapian.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 45 Tahun 2015 tentang Keselamatan Perkeretaapian.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang antara Jalur Kereta Api dengan Jalan.

### C. Sumber Lain

Ahmad Fauzi. 2021. *Analisis Struktur Organisasi dan Tugas Operasional Divisi Regional Kereta Api Indonesia di Wilayah Sumatera Barat*. Jurnal Manajemen Transportasi Indonesia.

Ahmad Yani. 2019. *Evolusi Sistem Perkeretaapian di Sumatera Barat: Dari Kolonial hingga Era Modern*. Jurnal Transportasi dan Infrastruktur Indonesia.

Andien Muarifah Primawati. 2024. *Tanggung Jawab PT KAI (Persero) terhadap Kecelakaan Kereta Api pada Keselamatan Penumpang*. Jurnal Ilmu Hukum dan Administrasi Negara, Volume 2, Nomor 2.

Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan. 2021. *Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Kereta Api di Wilayah Sumatera*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.

Bambang Waluyo. 2019. *Regulasi dan Keselamatan Kereta Api di Indonesia: Kajian Pasca Kecelakaan*. Jurnal Ilmu Hukum.

Daniel Pyke. 2023. *Keamanan Kereta Api – Jenis Pelanggaran Rel*. Tersedia pada: <https://www.sensonic.com/en/blog/railway-security-types-of-track-trespass--3246/> (diakses 22 Oktober 2025 pukul 16.02 WIB).

Direktorat Prasarana Perkeretaapian. 2025. *Tugas dan Fungsi Prasarana Perkeretaapian*. Tersedia pada: <https://djka.kemenuh.go.id/post/view?id=6> (diakses 22 Oktober 2025 pukul 15.21 WIB).

Hadi Sutanto. 2020. *Reformasi Struktur Penyelenggara Perkeretaapian dan Prasarana di Indonesia*. Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan.

Hasil Wawancara dengan Bapak Indra, Deputy PAM OBVIT, Aset, dan OPKA OBVIT Divre II Sumatera Barat, 30 Desember 2025.

Hasil Wawancara dengan Bapak Muhammad Reza Fahlepi, Kepala Humas PT Kereta Api Indonesia (KAI) Divre II Sumatera Barat, 27 Januari 2026.

Jeka Kampai. 2025. *Terjadi 21 Kasus Kecelakaan, KAI Tutup 9 Perlintasan Ilegal di Sumbar*. Detik.com. Tersedia pada:

<https://www.detik.com/sumut/berita/d-7861751/terjadi-21-kasus-kecelakaan-kai-tutup-9-perlintasan-ilegal-di-sumbar> (diakses 22 Oktober 2025 pukul 15.00 WIB).

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2023. *Laporan Tahunan Keselamatan Transportasi Darat 2022*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Riau1.com. *Masih Ada 29 Perlintasan Liar Kereta Api di Kota Padang*. Tersediapada: <https://www.google.com/search?q=jumlah+palang+pintu+kereta+api+di+kota+padang+sumatera> (diakses 22 Oktober 2025 pukul 15.00 WIB).

Siti Nurhaliza. 2020. *Analisis Ruang Lingkup Operasional dan Tantangan Infrastruktur Kereta Api di Wilayah Sumatera Barat*. Jurnal Transportasi dan Logistik Indonesia, Vol. 5, No. 2.