

Penyuluhan Hukum Tingkat Keselamatan Dan Kewaspadaan Perlintasan Kereta Api Pada Stasiun Kota Binjai

Junaidi Lubis¹, Wahyu Pradana¹, Haris Dermawan¹, Muhammad Koginta Lubis¹, Talita Syamantha¹, Tina Muhardika Handayani Lubis¹.

¹Prodi Hukum Universitas Battuta, ⁵Universitas Putra Abadi Langkat

INFO ARTIKEL

Diserahkan:

11/08/2025

Direvisi:

25/08/2025

Diterima

02/09/2025

Keywords:

Penyuluhan Hukum,
Keselamatan,
Kewaspadaan,
Kereta Api

ABSTRAK

Keselamatan merupakan hak dasar bagi setiap pengguna jalan termasuk pada saat melintasi rel kereta api. Keselamatan dan kewaspadaan saat melintasi rel kereta api sering diabaikan begitu saja oleh sebagian besar masyarakat, akibatnya karena kurangnya kesadaran yang akhirnya mengakibatkan terjadinya kecelakaan yang mengakibatkan luka berat bahkan kematian. Penyuluhan hukum dilakukan Adalah untuk mengingatkan kembali bahwa keselamatan dan kewaspadaan itu adalah hak dasar bagi setiap pengguna jalan yang harus mentaati rambu lalu lintas termasuk pada saat di rel kereta api. Adapun metode yang dilakukan adalah melalui penyuluhan hukum kepada masyarakat pengguna jalan rel kereta api dengan mengingatkan secara tegas ada aturan hukum yang harus ditaati dan oleh masyarakat setiap ingin melintasi rel kereta api. Hasil yang diharapkan yaitu para pengguna jalan rel kereta api harus memahami bahwa kereta api itu melintasi relnya juga berdasar kepada Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Pasal 124 Tentang Perekleretaapian.

Corresponding author email: junaidilubis67@yahoo.co.id



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)
Copyright@ Author (2025).

1. PENDAHULUAN

Kereta api merupakan bentuk transportasi rel yang memiliki sumber tenaga, baik secara mandiri maupun dalam kombinasi dengan moda transportasi rel lainnya, yang beroperasi di atas rel yang berhubungan dengan perjalanan kereta. Palang pintu di jalur lintasan dan petugas yang menjaga jalur tersebut untuk setiap jalur kereta, sebaiknya ada 2-3 orang penjaga. Sebagai pengguna jalan yang sedang melintas di area perlintasan kereta, anda tidak bisa sepenuhnya mengandalkan palang pintu atau petugas yang berjaga di tempat itu. Jika Anda mengemudi, penting untuk lebih waspada, berhati-hati dan mengubah cara pandang Anda terhadap palang pintu kereta. Jika terjadi insiden, dampaknya akan dirasakan oleh semua pihak, tidak hanya PT. Kereta Api Indonesia atau disingkat (KAI), tetapi juga setiap orang yang menjadi korban kecelakaan kereta [1].

Kecelakaan kereta bisa terjadi karena sejumlah faktor, seperti jadwal keberangkatan yang keliru

atau kurangnya perhatian dari penjaga pintu lintasan yang tidak menutup pintu saat kereta melintasi rel yang tidak terjaga. Kecelakaan tersebut terjadi karena masyarakat tidak mengikuti peraturan yang ada dalam Pasal 124 Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian, yang menyatakan bahwa di perlintasan kereta api, pengguna jalan harus mengutamakan kereta api. Berdasarkan penjelasan di atas, untuk mengatasi isu ini, mahasiswa Prodi Hukum Universitas Battuta bersama dengan PT. Kereta Api Indonesia Stasiun Binjai melakukan kegiatan pengabdian kepada masyarakat melalui penyuluhan hukum keselamatan dan kewaspadaan masyarakat pengguna jalan pada perlintasan rel kereta api, terutama kepada masyarakat di stasiun Kota Binjai dan sekitarnya yang menggunakan kendaraan [2].

Menurut ketentuan Pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas merupakan suatu kejadian yang terjadi secara tidak sengaja di jalan yang melibatkan kendaraan, baik yang ada pengguna jalan lain maupun yang tidak, yang menimbulkan korban jiwa dan/atau kerusakan material. Untuk memperbaiki keselamatan dan keamanan dalam lalu lintas di jalan, terdapat tiga elemen yang saling terkait: pengemudi, kendaraan, dan jalan [3]. Sepanjang tahun 2024, PT. KAI Divre I Sumatera Utara telah mencatat 59 insiden di jalur rel kereta, yang mengakibatkan 24 kehilangan nyawa, 17 mengalami cedera serius, dan 16 orang lainnya mengalami cedera ringan. Anwar Solikhin selaku Manager Humas KAI Divre I Sumut, mengharapkan agar jumlah insiden di perlintasan kereta dapat menurun atau bahkan tidak terjadi sama sekali. Di samping itu, di awal tahun 2025, terdapat empat insiden di jalur rel yang menyebabkan empat orang meninggal. PT. KAI mengingatkan publik untuk selalu mengutamakan keselamatan saat melintasi jalur kereta. Sebelum melintas, disarankan untuk berhenti sejenak dan memeriksa kanan-kiri. Dalam pernyataan tertulisnya, Anwar menekankan, agar tidak membangun perlintasan baru karena hal itu sangat berisiko bagi keselamatan bersama [4].

PT. KAI telah menghentikan 35 jalur ilegal pada tahun 2024 untuk mencegah insiden serupa. Jalur seperti Medan-Binjai, Medan-Belawan, Medan-Tebing Tinggi, Tebing Tinggi-Siantar, Kisaran-Rantau Prapat, Medan-Tanjung Balai, Bandar Tinggi-Tanjung Gading, dan Bandar Tinggi-Kuala Tanjung termasuk dalam lokasi yang ditutup. Sampai bulan Januari 2025, terdapat 402 perlintasan sebidang di area KAI Divre I Sumut, di mana 121 di antaranya dilengkapi dengan palang pintu dan 281 tidak. Ke depan, demi keamanan perjalanan kereta dan pengguna jalan, KAI berencana untuk terus menutup jalur ilegal dan jalur tanpa palang pintu bersama dengan pihak terkait. Anwar menyampaikan, KAI Divre I Sumut telah menutup dua titik perlintasan sebidang ilegal pada awal tahun 2025 [5].

Bahkan dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan dalam Pasal 86 Ayat 1 juga diatur tentang adanya keselamatan dan kewaspadaan, karena keselamatan dan kewaspadaan ini cukup penting diatur pada saat bekerja agar semua orang merasa diperhatikan keselamatannya dengan membuat aturan yang sedemikian ketatnya agar perlintasan rel perlintasan kereta api memenuhi standart dalam soal keselamatan masyarakat pengguna jalan [6]. Perlintasan kereta api memiliki tingkat kerentanan yang tinggi terhadap kecelakaan dan pelanggaran keselamatan yang dapat membahayakan nyawa para penumpang dan pengguna jalan lainnya.

Dalam situasi ini, sangat penting untuk menyadari bahwa efektifitas operasional kereta api tergantung pada aspek teknis dan pengelolaan, serta kebijakan yang dijelaskan oleh Daniel J. Dailey

dalam Keamanan Infrastruktur Kereta Api yang menyadarkan kita akan pentingnya pengelolaan risiko dan aspek keamanan dalam mencapai efektivitas operasional. Kereta api bisa menjadi moda transportasi yang lebih efisien, terpercaya, dan berkelanjutan dimasa mendatang jika dipadukan dengan teknologi, pengelolaan yang baik, serta kebijakan yang sesuai [7].

Selain itu, Roberto Setola mengungkapkan tantangan yang dihadapi dalam menangani perbedaan pengetahuan tentang lalu lintas kereta api. Masalah seperti ketidakpahaman terhadap sistem peringatan dan pengaman di perlintasan, ketidaktauan akan bahaya yang ditimbulkan oleh kecepatan kereta, serta kurangnya kesadaran tentang pentingnya mematuhi peraturan keselamatan [8]. Pengabdian ini akan terfokus pada stasiun di Kota Binjai sebagai tempat pelaksanaan pengabdian kepada masyarakat. Pemilihan lokasi ini didasarkan pada perlunya menganalisis kurangnya kesadaran masyarakat yang menggunakan jalan saat melewati perlintasan rel kereta api, sikap rendahnya kesadaran mengenai keselamatan dan kewaspadaan diri ketika melintasi rel kereta api. Ini juga akan memberikan pengetahuan yang lebih mendalam dan solusi yang lebih tepat untuk meningkatkan keselamatan di perlintasan kereta api di area stasiun Kota Binjai.

Di Indonesia, masih terdapat banyak insiden kecelakaan kereta api yang disebabkan oleh infrastruktur perkeretaapian yang kurang memadai, faktor alam, dan juga kelalaian manusia. Oleh karena itu, penting untuk meningkatkan aspek keselamatan perkeretaapian agar Indonesia dapat dikenal sebagai negara yang memiliki sistem transportasi kereta api yang aman [9]. Aspek keselamatan disebutkan dengan tidak langsung dalam undang-undang tersebut, aspek ini tidak diartikulasikan secara jelas di dalam Bab atau pasal. Di Bab 19 dan Pasal 218, undang-undang perkeretaapian ini tidak membahas pengelolaan pelatihan keselamatan perkeretaapian. Bahkan pada Pasal 13 Ayat (2), pengelolaan perkeretaapian hanya terbatas pada fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Dalam Pasal 13 Ayat (3), keselamatan hanya disinggung dengan istilah selamat, sebagaimana dinyatakan di bawah ini: arah pembinaan sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) bertujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, tertib dan teratur [10].

Peran transportasi sangat penting untuk memudahkan orang melakukan perjalanan dari satu tempat ke tempat lain. Kereta api adalah salah satu transportasi darat yang sangat diandalkan di Indonesia dan sangat disukai oleh banyak orang [11]. Keunggulan dari kereta api adalah adanya jalur khusus yang tidak tercampur dengan moda transportasi darat lainnya. Selain itu, kereta api sangat diminati oleh masyarakat karena mampu mengangkut baik penumpang maupun barang dalam jumlah besar, mengurangi penggunaan energi, menghemat ruang, memiliki tingkat keamanan yang tinggi, menghasilkan polusi yang lebih sedikit, serta lebih efisien dibandingkan dengan transportasi jalan untuk perjalanan jarak jauh dan di daerah dengan lalu lintas yang padat, seperti transportasi perkotaan [12].

Berdasarkan Pasal 120 dari Undang-Undang Perkeretaapian, kereta api bisa beroperasi dalam satu arah di jalur tunggal ataupun ganda. Setiap jalur yang ada hanya boleh dilalui oleh satu kereta api saja. Kereta api saat ini beroperasi dengan cara berpapasan, berurutan, berangkat, serta berhenti di stasiun yang telah ditentukan sesuai dengan jadwal yang ada untuk setiap kereta api tersebut [13]. Seperti halnya dalam setiap kesepakatan, terdapat hak dan kewajiban, serta tanggung jawab dari masing-masing pihak yang terlibat berkomitmen, hal yang sama juga berlaku dalam kesepakatan

transportasi kereta api yang mencakup hak dan tanggung jawab antara pihak penyelenggara layanan dan pihak penumpang [14].

Berdasarkan penjelasan di atas, sangat penting untuk melakukan penyuluhan hukum tentang keselamatan dan meningkatkan kewaspadaan pada saat melintasi rel kereta api. Tujuan dari pengabdian kepada masyarakat ini adalah untuk memahami jaminan keselamatan bagi masyarakat pengguna jalan yang melintasi rel kereta api agar memperhatikan aspek keselamatan diri sendiri dan selalu waspada saat hendak melewati perlintasan rel kereta api. Diharapkan hasil tulisan ini dapat memberikan manfaat praktis sebagai masukan dan referensi agar masyarakat selalu mematuhi aturan yang berkaitan dengan perkeretaapian, serta meningkatkan jaminan keselamatan yang diberikan kepada masyarakat pengguna jalan perlintasan kereta api dalam hal ini PT. KAI Stasiun Binjai.

2. METODE PELAKSANAAN

Pelaksanaan pengabdian kepada Masyarakat dengan tema penyuluhan hukum tentang keselamatan dan kewaspadaan perlintasan kereta api stasiun Kota Binjai, pengabdian ini dilakukan dengan cara penyuluhan hukum sebagai bentuk kepedulian Prodi Hukum Universitas Battuta kepada masyarakat pengguna jalan khususnya warga Kota Binjai dan sekitarnya agar selalu mengutamakan keselamatan diri dan agar selalu waspada pada saat melintasi rel kereta api dan memahami rambu-rambu lalu lintas perkeretaapian. Pengabdian ini melibatkan PT. KAI Stasiun Binjai dan masyarakat sekitar stasiun serta para penumpang yang ada di stasiun.

Tabel 1. Jadwal Pengabdian Masyarakat



Gambar 1. PT. KAI Stasiun Binjai

Lokasi pengabdian ini dipilih sebab mahasiswa Prodi Hukum Universitas Battuta juga merupakan seorang Karyawan (pekerja) di PT. KAI Stasiun Binjai dan juga sebagai bentuk kolaborasi perguruan tinggi kepada masyarakat Kota Binjai yang memberikan dampak. juga sebagai pertimbangan adalah rendahnya kepedulian masyarakat terhadap keselamatan dirinya sendiri dan kurangnya kewaspadaan pada saat melintasi rel kereta api sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan yang akhirnya mengakibatkan luka berat bahkan ada yang sampai meninggal dunia. Sasaran dari kegiatan pengabdian masyarakat ini adalah masyarakat pengguna jalan Kota Binjai dan sekitarnya terkhusus pengguna jalan yang hendak melintasi rel kereta api. Kegiatan penyuluhan hukum bertujuan untuk memperkuat rasa kepedulian akan keselamatan diri serta kewaspadaan lebih meningkat lagi pada saat melintasi rel kereta api [15].



Gambar 2. Tahapan Penyuluhan Hukum

Adapun pelaksanaan penyuluhan hukum tingkat keselamatan dan kewaspadaan perlintasan kereta api stasiun Kota Binjai dilaksanakan dengan cara berikut:

1. Mahasiswa prodi hukum bersama dengan dosen prodi hukum melaksanakan penyuluhan hukum dengan sasaran masyarakat pengguna jalan Kota Binjai dan sekitarnya terkhusus masyarakat yang melintasi rel kereta api. Pengabdian ini bertujuan untuk menyadarkan kembali masyarakat bahwa mengutamakan keselamatan dan kewaspadaan pada saat hendak melewati perlintasan kereta api wajib untuk hukumnya untuk dipatuhi agar tidak ada lagi masyarakat yang jadi korban tabrakan antara kereta api dengan kendaraan masyarakat.
2. Mahasiswa prodi hukum bersama dosen prodi hukum Universitas Battuta menyediakan waktu untuk tanya jawab dengan masyarakat pengguna jalan rel kereta api di Kota Binjai dan sekitarnya agar tercapainya sasaran dalam memahami bagaimana tingkat kesadaran dalam keselamatan dan kewaspadaan saat melintasi rel kereta api semakin baik dan selalu memperhatikan himbauan yang sudah dilakukan petugas penjaga pintu palang. Penyuluhan hukum berjalan dengan baik dan masyarakat pengguna jalan juga sudah mulai menyadari bahwa selama ini mereka kurang begitu peduli dengan palang perlintasan yang jika sudah turun pun terkadang masih saja diterobos dengan berbagai macam alasan ingin cepat sampai dan buru-buru yang mana itu sangat membahayakan keselamatan diri.

Evaluasi juga akan dilakukan pada berbagai tingkatan mulai dari pengamatan langsung dan juga melalui forum diskusi, di mana ada hubungan erat antara kegiatan yang dilakukan dengan materi yang disampaikan. Penyampaian materi penyuluhan hukum dilakukan dengan kerja sama tim yang baik dan komunikasi yang terbangun kepada sasaran kelompok pengguna jalan. Penyuluhan hukum mencerminkan dinamika aktif dalam diskusi dan membantu kelompok yang menjadi target tumbuh dalam kemampuan kognitif (pemahaman, analisis, dan eksplorasi) serta kemampuan afektif (responsivitas, kesadaran, dan semangat).

3. HASIL & PEMBAHASAN

1) Pembukaan

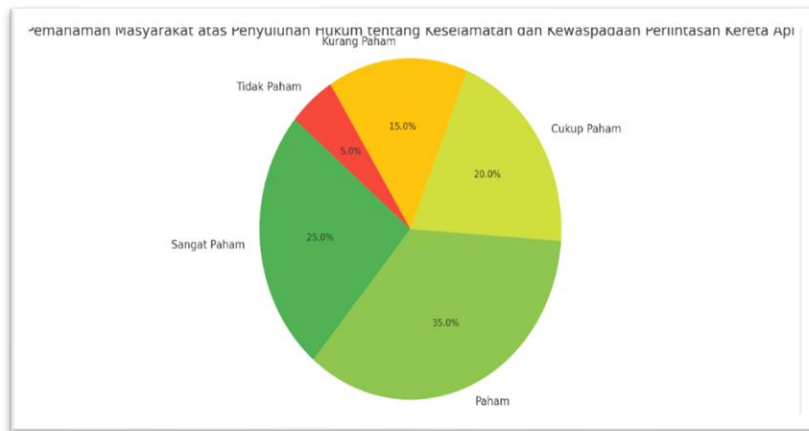
Penyuluhan hukum pertama sekali dibuka Oleh Narasumber Bapak Junaidi Lubis selaku Dekan Fakultas Hukum dan Pendidikan Universitas Battuta dipandu oleh moderator, dilanjutkan dengan perwakilan PT. KAI Stasiun Binjai dan dosen prodi hukum lainnya.

2) *Materi*

Narasumber : Junaidi Lubis dan dosen hukum lainnya dan Kepala PT. KAI Stasiun Binjai Ramli Syaputra

Moderator : Wahyu Pradana

Peserta : Masyarakat Kota Binjai, sebagian para pekerja PT. KAI Stasiun Binjai bersamaan dengan masyarakat pengguna jalan pada perlintasan.



Gambar 4. Tingkat Pemahaman Masyarakat

Dari keterangan diatas dapat diambil sebuah kesimpulan sementara bahwa ada sebagian besar masyarakat memang sudah sadar, dan sebagiannya lagi memiliki kecenderungan kesadaran yang berbeda-beda satu dengan yang lainnya, akan tetapi ini tidak menyurutkan niatan penyuluhan hukum tetap dilanjutkan dengan harapan adanya perubahan yang signifikan dalam kehidupan masyarakat pada saat melintasi rel kereta api. Di Indonesia sendiri Kereta api telah beroperasi selama 138 tahun, merupakan angka yang cukup matang secara usia, pun demikian terkadang usia yang sudah cukup matang ini ternyata juga terkadang tidak begitu sempurna sehingga dalam perjalanan kereta api di Indonesia masih banyak hal yang harus diperbaiki khususnya dalam perlintasan setiap rel yang ada khususnya yang di Sumatera Utara seperti yang disebutkan dalam latar belakang. Sistem kereta Indonesia sebagian besar merupakan warisan dari era kolonialisasi Belanda, dengan panjang total jalur mencapai 6.482 km yang tersebar di pulau Jawa dan Sumatera. Sebanyak 70% dari jalur tersebut berada di pulau Jawa. Di Jawa, terdapat tiga rute utama, yaitu Jakarta-Bandung, Jakarta-Semarang-Surabaya (dikenal sebagai jalur utara), dan Jakarta-Yogyakarta-Surabaya (dikenal sebagai jalur selatan). Sementara itu, di Sumatera terdapat tiga jaringan terpisah, yaitu jaringan Sumatera bagian utara, jaringan Sumatera bagian barat, dan jaringan Sumatera bagian selatan [16].



Gambar 5. Pemasangan Papan Peringatan Stasiun Binjai di Perlintasan

Ada berbagai upaya yang juga sudah dilakukan diantaranya seperti tampak pada gambar diatas, sebagai salah satu upaya nyata yang dilakukan tim penyuluhan dan PT. KAI sebagai langkah menekan terjadinya penerobosan palang pintu atau saat lewat di perlintasan kereta api. Walaupun juga ada banyak persoalan dalam perlintasan yang menghubungkan rel kereta dengan jalan raya. Kecelakaan di berbagai jalur perlintasan biasanya disebabkan oleh masyarakat pengguna jalan yang lalai dan kurangnya tingkat peduli keselamatan dan kewaspadaan masyarakat yang tidak memahami peraturan lalu lintas khususnya dalam hal perkeretaapian [16].

Menurut prinsip tanggung jawab transportasi perkeretaapain, pengangkut selalu bertanggung jawab atas semua kerugian yang timbul sebagai akibat dari transportasi yang dilakukannya. Namun, jika pengangkut mampu membuktikan bahwa dia tidak bersalah, dia bisa terbebas dari kewajiban untuk mengganti kerugian. Tidak bersalah berarti tidak melakukan kesalahan, telah melakukan langkah-langkah yang diperlukan untuk mencegah kerugian, atau situasi yang menyebabkan kerugian [17]. Dilarang bagi pengendara di jalan umum untuk berada di area jalan rel saat kereta melintas, karena tanggung jawab dan kehadiran petugas di perlintasan bukanlah untuk melindungi pengendara jalan, tetapi khusus untuk menjaga keselamatan kereta, penumpang dan barang yang dibawa. Sepanjang lintasan kereta, pengelola rel tidak diharuskan untuk melindungi pengguna jalan di area tersebut, sejak dimulainya operasi kereta api. Tanah serta fasilitas transportasi kereta yang dibangun di atasnya dengan hak penguasaan, hak pemanfaatan, hak penggunaan, hak kepemilikan, atau penyerahan wewenang tertentu, merupakan suatu sistem yang komprehensif, menyeluruh, dan tidak terpengaruh oleh hak-hak lainnya. Manajemen jalur kereta bersifat utuh, bukan terpisah-pisah, bersifat mandiri dan otonom [18].

Pengelolaan sektor perkeretaapian dipegang oleh pemerintah dan implementasinya diserahkan kepada lembaga yang dibentuk khusus untuk tujuan tersebut. Lembaga yang bertanggung jawab atas pengelolaan perkeretaapian adalah PT. KAI yang berada di bawah naungan Kementerian Perhubungan [19]. Wawancara dengan petugas di perlintasan tentang dampak pelanggaran keselamatan di jalur kereta api dan bagaimana mereka ditangani menunjukkan bahwa pelanggaran ini adalah masalah yang sangat serius yang membutuhkan tindakan yang serius. Petugas perlintasan sering melihat situasi berbahaya dimana para pengendara dan bahkan pejalan kaki berani menyeberang saat palang diturunkan atau sinyal sudah berbunyi. Sebagian besar penyebab pelanggaran keselamatan ini diidentifikasi sebagai ketidakpatuhan terhadap peraturan lalu lintas dan ketidaktahuan tentang risiko yang terkait dengan lalu lintas [20]. seperti yang dilakukan dalam gambar yang ada dibawah ini:



Gambar 6. Pada Saat di Perlintasan Kereta Api

Dalam gambar diatas juga sudah dilakukan penyuluhan langsung dengan membentangkan spanduk agar masyarakat lebih proaktif memperhatikan seluruh aturan terkait pada saat melintasi rel kereta api, sehingga upaya ini mengurangi resiko terjadinya kecelakaan. Pemasangan tanda peringatan yang jelas, operasi keselamatan yang intensif dan lebih banyak patroli dan pengawasan oleh pihak keamanan adalah beberapa tindakan pencegahan yang telah dilakukan. Namun, ada beberapa hambatan dalam pelaksanaannya, seperti keterbatasan sumber daya, terutama dalam hal jumlah personel dan ketidaksetujuan masyarakat terhadap peraturan keselamatan [21].

Diperlukan penyuluhan yang lebih menyeluruh dan kampanye keselamatan untuk meningkatkan kesadaran masyarakat tentang risiko yang ada di perlintasan. Selain itu, untuk meningkatkan efisiensi patroli dan pengawasan, diperlukan peningkatan dukungan dan sumber daya untuk petugas perlintasan. Secara keseluruhan, temuan wawancara ini menunjukkan bahwa mengatasi pelanggaran keselamatan di perlintasan kereta api membutuhkan pendekatan yang menyeluruh yang melibatkan semua pihak yang berkepentingan [22].

Dalam hal ini ada beberapa strategi yang harus dilakukan yaitu melibatkan pengembangan sistem palang pintu yang dapat menggunakan peringatan cerdas. Sensor pintar akan digunakan dalam sistem ini untuk mengidentifikasi kendaraan dan pejalan kaki di perlintasan. Sistem ini secara otomatis mengaktifkan sinyal audio dan visual untuk memberi tahu pengguna jalan tentang kedatangan kereta api yang mendekat. Diharapkan teknologi ini dapat mencegah pelanggaran dengan lebih cepat dan efektif. Selanjutnya juga penting menggunakan kecerdasan buatan (AI) untuk meningkatkan kinerja sistem peringatan. Sistem AI akan membuat pemantauan dan analisis data lebih baik, memungkinkan identifikasi pelanggaran lebih awal dan memberikan data penting untuk studi dan penilaian [23].



Gambar 7. Saat HUT PT. KAI Juga Menyampaikan Masalah Keselamatan Dan Kewaspadaan Di Perlntasan

4. KESIMPULAN

Sebelum kegiatan penyuluhan hukum dilakukan sangat sering memang terlihat bahwa pelanggaran itu jelas dan nyata terjadi dalam perlintasan kereta api, dengan diadakannya penyuluhan hukum sebagian besar masyarakat Kota Binjai akhirnya menyadari bahwa apa yang mereka lakukan selama ini adalah bentuk kesalahan yang sangat fatal sebab dapat membahayakan keselamatan dirinya sendiri dan keluarga yang sedang menantikan dirumah kehadirannya. Selanjutnya juga bahwa pelanggaran diperlintasan kereta api merupakan masalah serius yang memerlukan solusi menyeluruh. Oleh karena itu, strategi penanganan harus mencakup pendekatan menyeluruh yang melibatkan aspek teknologi, pendidikan, penegakan hukum, dan keterlibatan aktif masyarakat.

Strategi yang diusulkan, terutama dalam merespons pelanggaran palang pintu, mencakup pemanfaatan perangkat sensor pintar, teknologi kecerdasan buatan, dan kegiatan pendidikan berbasis komunitas. Penggunaan teknologi ini bertujuan untuk memberikan sinyal peringatan awal kepada para pengguna jalan, sedangkan pendekatan pendidikan bertujuan untuk meningkatkan kesadaran masyarakat mengenai bahaya yang mungkin terjadi. Kerja sama dengan institusi keamanan dan penegak hukum menjadi sangat penting untuk menciptakan area yang lebih aman di sekitar titik perlintasan. Setelah penyuluhan hukum dilaksanakan pada akhirnya masyarakat mulai menyadari bahwa memang tindakan mereka selama ini adalah bentuk kesalahan yang disengajakan sebab itu mereka sudah berjanji pada dirinya sendiri akan selalu mentaati aturan lalu lintas dan perlintasan kereta api.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terimakasih kepada PT. KAI Stasiun Binjai Bapak Ramli Syaputra atas kesempatannya sudah memberikan izin kepada mahasiswa Prodi Hukum bersama Dosen Prodi Hukum Universitas Battuta untuk melaksanakan kegiatan pengabdian kepada masyarakat sehingga pengabdian dapat berjalan dan terlaksana dengan baik. Terimakasih kepada temana-teman sepengabdian telah berkontribusi nyata dalam melaksanakan kegiatan hingga terselenggara dengan baik. Terimakasih kepada Bapak Ibu dosen Prodi Hukum khususnya kepada Dekan Fakultas Hukum dan Pendidikan Universitas Battuta Bapak Junaidi Lubis yang sudah banyak memberikan semangat dan ikut membantu menyelesaikan pengabdian ini mulai dari awal kegiatan sampai dengan penerbitan jurnal ini. Terimakasih kepada orang tua yang sudah memberikan semangat yang tak terbatas sampai saat ini.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Ketut Sendra, "Penerapan Asas Keterbukaan Dalam Perjanjian Polis Kaitannya Dengan Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Asuransi Di Indonesia.," Disertasi. Universitas Jayabaya Jakarta, 2013.
- [2] S. M. Afrizal Riyadi, Rinitami Njatrijani, "Tanggung Jawab Pt. Kereta Api Indonesia (Persero) Sebagai Perusahaan Jasa Pengangkutan Terhadap Keselamatan Penumpang Kereta Di Perlintasan Sebidang," *Diponegoro Law Rev.*, Vol. 5, No. 2, P. 2, 2016.
- [3] *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: Pm. 30 Tahun 2014 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun.*

-
- [4] I. M. Rahmat Utomo, “59 Kecelakaan Di Rel Kereta Api Sepanjang 2024, Kai Divre I Sumut Tutup 35 Pelintasan Liar,” Kompas.Com. [Online]. Available: <https://Medan.Kompas.Com/Read/2025/02/14/171907078/59-Kecelakaan-Di-Rel-Kereta-Api-Sepanjang-2024-Kai-Divre-I-Sumut-Tutup-35>
- [5] Ismail, “Kai Divre I Sumut Tutup 35 Perlintasan Liar Pada 2024,” Inews Medan. [Online]. Available: <https://Medan.Inews.Id/Read/556619/Kai-Divre-I-Sumut-Tutup-35-Perlntasan-Liar-Pada-2024>
- [6] *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: Pm. 43 Tahun 2019 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun.*
- [7] *Peraturan Pemerintah No. 72 Tahun 2009 Tentang Lalulintas Dan Angkutan Kereta Api, Republik Indonesia.*
- [8] R. Setola, *Railway Safety, Reliability, And Security: Technologies And Systems Engineering*. Intrech, 2018.
- [9] T. M. A. Hana Wardani Puruhita, Sachiko M. Lestari And S. T. Adya Aghastya, “Pengenalan Keselamatan Perkeretaapian Sejak Dini (Lokasi: Sd Negeri Tebon 1 Magetan),” *Madiun Spoor J. Pengabd. Masy.*, Vol. 1, No. 1, P. 49, 2021.
- [10] Dinda Tri Mutiara S, “Studi Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Di Perlntasan Sebidang Antara Jalan Rel Dengan Jalan Umum (Studi Kasus Perlntasan Kereta Api Di Jalan Padang, Bantan Timur, Kecamatan Medan Tembung),” Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, 2020.
- [11] H. H. Ketut Biomantara, “Peran Kereta Api Indonesia (Kai) Sebagai Infrastruktur Transportasi Wilayah Perkotaan,” *Cakrawala Hum. Dan Bina Sarana Inform.*, Vol. 19, No. 1, Pp. 1–8, 2019, Doi: <https://doi.org/10.31294/Jc.V19i1.4356>.
- [12] I. I. Muh Kadarisman, Aang Gunawan, “Kebijakan Manajemen Transportasi Darat Dan Dampaknya Terhadap Perekonomian Masyarakat Di Kota Depok,” *Manaj. Transp. Dan Logistik*, Vol. 3, No. 1, Pp. 1–18, 2016, Doi: <http://dx.doi.org/10.25292/J.Mtl.V3i1.140>.
- [13] E. P. S. Rinitami Njatrijani, Saulita Margaret, “Jaminan Keselamatan Penumpang Moda Transportasi Kereta Api (Studi Kasus Kecelakaan Kereta Api Turangga Dan Krl Commuter Line Bandung),” *Law, Dev. Justice Rev.*, Vol. 7, No. 1, P. 31, 2024.
- [14] D. I. S, Liesmaning., S, Dadang., M, “Sikap Masyarakat Terhadap Kesadaran Hukum Lalu Lintas Di Perlntasan Kereta Api Kota Bandung,” *Civ. Huk.*, Vol. 7, No. 1, Pp. 100–109, 2022, Doi: <https://doi.org/10.22219/Jch.V7i1.21360>.
- [15] D. Pariwisata, “<https://dinaspariwisata.binjaikota.go.id/halaman/detail/stasiun-kereta-api-binjai>,” Dinaspariwisata.Binjaikota.Go.Id.
- [16] Yusandy Aswad, “Studi Kelayakan Perlntasan Sebidang Antara Jalan Kereta Api Dengan Jalan Raya,” *Ilmu Dan Terap. Bid. Tek. Sipil*, Vol. 19, No. 2, Pp. 183–189, 2016, [Online]. Available: <file:///C:/Users/Lenovo/Downloads/8430-18768-1-Sm.Pdf>
- [17] Henry Cahya Sugiarto, “Menurut Prinsip Tanggung Jawab Transportasi Perkeretapain, Pengangkut Selalu Bertanggung Jawab Atas Semua Kerugian Yang Timbul Sebagai Akibat Dari Transportasi Yang Dilakukannya. Namun, Jika Pengangkut Mampu Membuktikan Bahwa Dia Tidak Bersalah, Dia Bisa ,” Universitas Sebelas Maret, 2018.
- [18] Adjat Wiratma, “Bahaya Masih Mengintai Di Perlntasan Sebidang,” Mti.Or.Id. [Online]. Available: <https://mti.or.id/bahaya-masih-mengintai-di-perlntasan-sebidang>.
- [19] [Sudibya, “Pengembangan Restrukturisasi Pt Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan

- Jabotabek,” Universitas Diponegoro Semarang, 2015.
- [20] Et Al Agus Ananda, “Analisis Penyebab Dan Dampak Pelanggaran Lalu Lintas Melawan Arus U-Turn Universitas Lampung,” *Kaji. Huk. Dan Kebijak. Publik*, Vol. 2, No. 2, Pp. 1005–1009, 2025, Doi: <https://doi.org/10.62379/V17mzd88>.
- [21] S. A. R. Debora Desnia, Fira Aisyah Meilani, Nazwa Adinda, “Analisis Pelanggaran Keselamatan Di Perlindungan Kereta Api Dan Strategi Penanggulangannya (Studi Kasus Stasiun Bandar Khalipah),” *Huk. Dan Kewarganegaraan*, Vol. 4, No. 6, P. 3, 2024, Doi: [Doi.Org/10.3783/Causa.V2i9.2461](https://doi.org/10.3783/Causa.V2i9.2461).
- [22] Pt. Kereta Api Indonesia, *Buku Informasi Perkeretaapian*. Jakarta: Pt. Kereta Api Indonesia, 2014.
- [23] I. F. B, Anton., Y, “Kajian Peningkatan Keselamatan Perlindungan Sebidang Kereta Api Grogol Di Kabupaten Tegal Study On Improving The Safety Of The Crossroads Of The Grogol Railway In The Tegal Regency,” *Keselam. Transp. Jalan (Indonesian J. Road Safety)*, vol. 6, no. 2, 2019, doi: <https://doi.org/10.46447/ktj.v6i2.30>.