

**IMPLEMENTASI PASAL 2 (3) PERMENHUB NOMOR 94 TAHUN
2018 TENTANG PENUTUPAN PERLINTASAN SEBIDANG
(STUDI DISHUB BANYUWANGI)**

SKRIPSI

OLEH:

NADIRA LINTANG SALSABILA

NIM. 220202110015



**PROGRAM STUDI HUKUM EKONOMI SYARIAH
FAKULTAS SYARIAH
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG**

2025

IMPLEMENTASI PASAL 2 (3) PERMENHUB NOMOR 94 TAHUN 2018
TENTANG PENUTUPAN PERLINTASAN SEBIDANG
(STUDI DISHUB BANYUWANGI)

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Memperoleh Gelar Sarjana Strata
Satu Hukum (S.H.) Dalam Program Studi Hukum Ekonomi Syariah

OLEH:

Nadira Lintang Salsabila

NIM. 220202110015



PROGRAM STUDI HUKUM EKONOMI SYARIAH
FAKULTAS SYARIAH
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG

2025

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Demi Allah, Saya menyatakan bahwa skripsi yang berjudul:

“IMPLEMENTASI PASAL 2 (3) PERMENHUB NOMOR 94 TAHUN 2018
TENTANG PENUTUPAN PERLINTASAN SEBIDANG (STUDI DISHUB
BANYUWANGI)”

Bena-benar merupakan hasil karya saya sendiri. Seluruh proses penyusunan, analisis, dan penulisan dalam skripsi ini saya lakukan tanpa melakukan plagiarisme atau menyalin karya orang lain secara tidak sah. Jika terdapat kutipan atau pendapat dari pihak lain, semuanya telah dicantumkan melalui rujukan dan daftar pustaka sesuai kaidah penulisan ilmiah yang berlaku. Dengan demikian, saya bertanggung jawab penuh atas orisinalitas dan keaslian karya ini, serta bersedia menerima segala bentuk konsekuensi apabila di kemudian hari terbukti terjadi pelanggaran atas pernyataan ini.

Malang, 18 November 2025

Penulis,



Nadira Lintang Salsabita

NIM. 220202110015

HALAMAN PERSETUJUAN

HALAMAN PERSETUJUAN

Skripsi berjudul:

**"Implementasi Pasal 2 (3) Permenhub Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Penutupan
Perlintasan Sebidang (Studi Dishub Banyuwangi)."**

yang disusun oleh:

Nama : Nadira Lintang Salsabila
NIM : 220202110015
Jurusan : Hukum Ekonomi Syariah
Fakultas : Syariah

Telah diperiksa, ditelaah, serta disetujui untuk diajukan kepada Fakultas Syariah
Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang sebagai salah satu syarat
memperoleh gelar Sarjana Hukum (S.H.).

Malang, 20 November 2025

Mengetahui,

Ketua Program Studi
Hukum Ekonomi Syariah

Dosen Pembimbing



Dwi Hidayatul Firdaus, M.Si.
NIP. 198212252015031002



Kurniasih Bahagiati, M.H.
NIP. 198710192019032011

BUKTI KONSULTASI

BUKTI KONSULTASI

Nama : Nadira Lintang Salsabila
NIM : 220202110015
Program Studi : Hukum Ekonomi Syariah
Dosen Pembimbing : Kurniasih Bahagiati, M.H.
Judul Skripsi : Implementasi Pasal 2 Ayat 3 Permenhub Nomor 94
Tahun 2018 Tentang Penutupan Perlintasan Sebidang
(Studi Dishub Banyuwangi)

No.	Hari/Tanggal	Materi Konsultasi	Paraf
1	Rabu, 01 Oktober 2025	Membuat outline bab 1-3.	
2	Kamis, 02 Oktober 2025	Revisi proposal skripsi.	
3	Jumat, 03 Oktober 2025	ACC seminar proposal.	
4	Jumat, 07 November 2025	Membuat outline bab 4.	
5	Senin, 10 November 2025	Menyusun hasil observasi.	
6	Rabu, 12 November 2025	Konfirmasi isi dari observasi.	
7	Jumat, 14 November 2025	Revisi bab 4.	
8	Senin, 17 November 2025	Revisi bab 4 dan abstrak.	
9	Selasa, 18 November 2025	Revisi kesimpulan.	
10	Rabu, 20 November 2025	ACC naskah skripsi.	

Malang, 20 November 2025

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Hukum Ekonomi Syariah



Dwi Hidayatul Firdaus, M.Si.
NIP. 198212252015031002

HALAMAN PENGESAHAN

HALAMAN PENGESAHAN

Dewan penguji skripsi saudara Nadira Lintang Salsabila NIM 220202110015, mahasiswa Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, dengan judul:

**IMPLEMENTASI PASAL 2 (3) PERMENHUB NOMOR 94 TAHUN 2018
TENTANG PENUTUPAN PERLINTASAN SEBIDANG (STUDI DISHUB
BANYUWANGI)**

Telah dinyatakan lulus dalam sidang ujian skripsi yang dilaksanakan pada tanggal
05 Desember 2025

Dengan Penguji:

1. Risma Nur Arifah, S.HI., M.H.
NIP. 198408302019032010

()
Ketua

2. Dwi Hidayatul Firdaus, M.Si.
NIP. 198212252015031002

()
Sekretaris

3. Prof. Dr. Khoirul Hidayah, M.H.
NIP. 197805242009122003

()
Penguji Utama

Malang, 19 Desember 2025



Prof. Dr. H. Umi Sumbulah, M. Ag.
NIP. 198261998032002

MOTTO

"Tidak ada usaha yang sia-sia selama dilakukan dengan hati yang ikhlas. Skripsi ini lahir dari perjalanan panjang yang penuh pembelajaran, dan semoga setiap barisnya menjadi manfaat serta membawa keberkahan bagi siapa pun yang membacanya."

-nadira

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, atas segala limpahan rahmat, taufiq serta hidayah-Nya, sehingga penyusunan skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik dan tepat waktu, dengan judul skripsi **“Implementasi Pasal 2 (3) Permenhub Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Penutupan Perlintasan Sebidang (Studi Dishub Banyuwangi).”**

Pada kesempatan ini, penulis ingin mengucapkan rasa terimakasih yang sebesar-besarnya atas segala daya dan upaya serta bantuan, dukungan, doa, dan bimbingan maupun pengarahan dan hasil diskusi dengan berbagai pihak dalam proses penulisan skripsi ini, penulis ucapan terima kasih kepada:

1. Kepada Prof. Dr. Hj. Ilfi Nur Diana, M.Pd.I., selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
2. Kepada Prof. Dr. Hj. Umi Sumbulah, M.Ag., selaku Dekan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
3. Kepada Dwi Hidayatul Firdaus, M.Si. selaku Ketua Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
4. Kepada Prof. Fakhruddin, M.HI, selaku dosen wali, yang sudah banyak membantu dan mengarahkan penulis selama ini.
5. Kepada Kurniasih Bahagiati, M.H. selaku dosen pembimbing, yang sudah membantu dan memberikan bimbingan yang baik, sehingga

penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

6. Kepada dewan penguji skripsi yang telah memberikan arahan supaya skripsi ini bisa lebih baik.
7. Kepada ayah Eko Widiyanto dan bunda Raden Fitria, penulis bangga karena terlahir dari orang tua hebat seperti ayah dan bunda, beribu terima kasih atas, kasih sayang, cinta, dukungan, doa, tenaga, harta, yang selalu diberikan dan diusahakan tanpa henti, serta menjadi sandaran penulis untuk menghadapi dunia selama ini.
8. Kepada kedua saudari penulis, Aisyah Chandra Xaviera dan Amirah Arundhati Kirana yang telah menjadi saudari penulis yang baik serta memberikan cinta yang tulus selama ini.
9. Kepada Kung dan Uti, yang juga ikut andil dalam membantu penulis selama ini, sudah selalu mendoakan dan mendukung apapun yang penulis lakukan selama ini.
10. Kepada Tante dan Om penulis, Esti Wdianti dan Muhammad Wijanarko, yang bersedia membantu dan mendukung hingga bisa sampai di titik ini.
11. Kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi khususnya bapak Ardhian Aprilianto, S.H yang sudah bersedia membantu penulis dalam melengkapi data pada skripsi ini.
12. Kepada teman penulis Mutiara Azzahra Chalisya Putri (tidew) yang cantik jelita, teman terbaik yang hadir di perantauan sebagai sumber kekuatan dan ketenangan sepanjang proses ini. Terima kasih atas

kebaikan, dukungan, dan ketulusan yang selalu menguatkan.

13. Kepada seluruh teman Gacor Ketua, Amey, Lutfia, Kinkin, Aisah, yang sudah bersedia membantu dan di repotkan selama ini.
14. Kepada kedua teman penulis Faradillah Septiani (fayo) dan Mohammad Arya Firdaus Alamsah yang selalu memberikan support, doa, dan menguatkan saya selama ini.
15. Kepada seluruh teman Uin nyell Taufiqur Rahman Hidayat, Bithari Novi Agustin, Daniel Gufron, yang sudah mau berteman baik dengan penulis sedari SMA hingga selamanya.
16. Kepada seluruh teman shinesshine saya Fidya Miftahul Jannah dan Arfira Andayani yang sangat sabar memahami sedari kecil hingga saat ini.
17. Kepada seluruh anggota Damini Moya, Nafisah, Nayla, Eva, Rifda, Fika, Nadiroh yang sudah bersedia membantu dan menemani penulis selama ini.
18. Kepada kedua tetangga terbaik saya Cindy Alliyah Fitri dan Jami'atul Istiqomah sudah menjadi teman sekaligus tetangga yang baik untuk penulis selama ini.
19. Kepada seluruh teman HES A KYOWO yang sudah menjadi teman seperjuangan selama perkuliahan.
20. Kepada seluruh teman – teman yang telah membantu penulis dalam proses mengerjakan skripsi ini.
21. Kepada diri sendiri, Nadira Lintang Salsabila, Terima kasih karena

tetap berusaha menjadi versi terbaik dari diri sendiri, meskipun prosesnya tidak selalu mudah. Saya sebagai penulis bangga pada diri saya, dan saya layak untuk dihargai, dicintai secara utuh, dan diakui atas semua perjalanan yang sudah saya lalui.

Penulis berharap seluruh kebaikan yang telah diberikan oleh seluruh pihak dalam proses skripsi ini akan kembali menjadi kebaikan juga, penulis juga berharap skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi para pembaca dan turut mendukung perkembangan ilmu pengetahuan, khususnya pada bidang perlindungan konsumen dan hukum ekonomi syariah.

Malang, 20 November 2025

Penulis,



Nadira Lintang Salsabila

NIM. 220202110015

PEDOMAN TRANSLITERASI

Dalam penulisan karya ilmiah, penggunaan istilah asing kerap tidak dihindarkan. Secara umum sesuai Pedoman Umum Ejaan Bahasa Indonesia kata asing ditulis (dicetak) miring. Dalam konteks Bahasa Arab, terdapat pedoman transliterasi khusus yang berlaku internasional. Berikut ini disajikan tabel pedoman transliterasi sebagai acuan penulisan karya ilmiah.

Transliterasi Arab-Indonesia Fakultas Syariah UIN Maulana Malik Ibrahim Malang adalah berpedoman pada model Library of Congress (LC) Amerika Serikat sebagai berikut:

Arab	Indonesia	Arab	Indonesia
أ	`	ط	. t
ب	b	ظ	. z
ت	t	ع	'
ث	th	غ	gh
ج	j	ف	f
ح	h	ق	q
خ	kh	ك	k
د	d	ل	l
ذ	dh	م	m
ر	r	ن	n
ز	z	و	w
س	s	ه	h
ش	sh	ء	'
ص	. s	ي	y
ض	. d		

Untuk menunjukkan bunyi hidup panjang (*madd*), maka caranya dengan menuliskan coretan horisontal di atas huruf, seperti ā, ī dan ū. (أ, ي, و). Bunyi hidup dobel Arab ditransliterasikan dengan menggabung dua huruf “ay” dan

“aw” seperti layyinah, lawwāmah. Kata yang berakhiran tā’ marbūṭah dan berfungsi sebagai sifat atau muḍaf ilayh ditransliterasikan dengan “ah”, sedangkan yang berfungsi sebagai muḍaf ditransliterasikan dengan “at”.

DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	iii
HALAMAN PERSETUJUAN	iv
BUKTI KONSULTASI	v
MOTTO	vii
KATA PENGANTAR	viii
PEDOMAN TRANSLITERASI	xii
DAFTAR ISI	xiv
DAFTAR TABEL	xvi
DAFTAR GAMBAR	xvii
DAFTAR LAMPIRAN	xviii
ABSTRAK	xix
ABSTRACT	xx
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan Penelitian	9
D. Manfaat Penelitian	10
E. Definisi Operasional	10
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	13
A. Penelitian Terdahulu	13
B. Kerangka Teori	25
BAB III METODE PENELITIAN	33
A. Jenis Penelitian	33
B. Pendekatan Penelitian	33
C. Lokasi Penelitian	34
D. Sumber Data	34
E. Metode Pengumpulan Data	35
F. Metode Pengolahan Data	36
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	38
A. Gambaran Lokasi Penelitian	38
B. Implementasi dan faktor penghambat pelaksanaan Pasal 2 Ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 Oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi	43
C. Faktor- Faktor Penghambat Implementasi	50

D. Prespektif Masalah Mursalah	53
BAB V PENUTUP	57
A. Kesimpulan	57
B. Saran.....	59
DAFTAR PUSTAKA	63
LAMPIRAN	67
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	72

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Persamaan dan Perbedaan Penelitian Terdahulu.....	16
--	----

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4. 1 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi ..	40
Gambar 4. 2 Perlintasan Sebidang Liar (Tanpa Izin)	43
Gambar 4. 3 Perlintasan Sebidang Resmi Tanpa Palang Perlintasan.....	43
Gambar 1 Perlintasan Sebidang Resmi Tidak Ada Palang Perlintasan Ketika Dilalui Oleh Mobil Roda 4.....	68
Gambar 2 Perlintasan Sebidang Resmi Tidak Ada Palang	68
Gambar 3 Perlintasan Sebidang Yang Liar (Tanpa Izin)	69
Gambar 4 Foto Wawancara Dengan Petugas Dishub Bernama Ardhian Aprilianto, S.H	69
Gambar 5 Data Dari Dishub Langsung (Data Perlintasan Kereta Api Kabupaten Banyuwangi 2025)	70
Gambar 6 Surat Ijin Dari Fakultas.....	71
Gambar 7 Balasan Langsung Surat Ijin Penelitian	71

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Pedoman Wawancara	67
Lampiran 2 Observasi Lapangan	68

ABSTRAK

Nadira Lintang Salsabila, 220202110015. Implementasi Pasal 2 Ayat 3 Permenhub Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Penutupan Perlintasan Sebidang (Studi Dishub Banyuwangi). Skripsi, Jurusan Hukum Ekonomi Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, Pembimbing Kurniasih Bahagiati, M.H

Kata Kunci: Implementasi kebijakan, perlintasan sebidang, Permenhub Nomor 94 Tahun 2018, keselamatan kereta api, Dishub Banyuwangi.

Perlntasan sebidang tanpa palang di Kabupaten Banyuwangi masih menimbulkan risiko kecelakaan dan menunjukkan belum optimalnya keselamatan perkeretaapian. Pasal 2 ayat (3) Permenhub No. 94 Tahun 2018 mewajibkan penutupan atau normalisasi perlntasan tanpa izin, sehingga diperlukan kajian mengenai implementasinya oleh Dinas Perhubungan setempat.

Penelitian ini menggunakan metode hukum empiris dengan pendekatan yuridis sosiologis melalui observasi lapangan, wawancara dengan pihak Dishub Banyuwangi, serta dokumentasi pendukung.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi telah dilakukan melalui pendataan perlntasan, monitoring, pemasangan rambu, dan kampanye keselamatan, namun belum optimal. Masih terdapat perlntasan liar yang beroperasi dan fasilitas keselamatan yang tidak memenuhi standar, dengan hambatan utama berupa keterbatasan anggaran, sarana prasarana, SDM, serta resistensi masyarakat.

ABSTRACT

Nadira Lintang Salsabila, 220202110015. Implementation of Article 2 Paragraph 3 of Minister of Transportation Regulation Nomor 94 of 2018 Concerning the Closure of Level Crossings (Study by the Banyuwangi Transportation Agency). Thesis, Department of Sharia Economic Law, Maulana Malik Ibrahim State Islamic University Malang, Advisor Kurniasih Bahagiati, M.H

Keywords: Policy implementation, level crossings, Minister of Transportation Regulation Number 94 Of 2018, railway safety, Banyuwangi Transportation Agency.

Level crossings without barriers in Banyuwangi Regency still pose a risk of accidents and indicate that railway safety is not yet optimal. Article 2 paragraph (3) of Permenhub Number 94 of 2018 requires the closure or normalization of unauthorized crossings, thus necessitating a review of its implementation by the local Transportation Agency.

This study uses an empirical legal method with a sociological juridical approach through field observations, interviews with the Banyuwangi Transportation Agency, and supporting documentation.

The results of the study show that implementation has been carried out through crossing data collection, monitoring, sign installation, and safety campaigns, but it is not yet optimal. There are still illegal crossings in operation and safety facilities that do not meet standards, with the main obstacles being limited budgets, infrastructure, human resources, and community resistance.

خالصة

ناديرا لينتاتغ سالسابيلا، 220202110015. تنفيذ الفقرة 3 من المادة 2 من لائحة وزارة النقل رقم 94 لعام 2018 بشأن إغلاق معابر السكك الحديدية (دراسة أجرتها وكالة النقل في بانجوانجي). أطروحة، قسم القانون الاقتصادي الشرعي، جامعة مالانغ الإسلامية الحكومية مولانا مالك إبراهيم، المشرف كورنياسي باهاجياتي، ماجستير في القانون الكلمات المفتاحية: تنفيذ السياسات، معابر السكك الحديدية، لائحة وزير النقل رقم 2018/94، سلامة السكك الحديدية، وكالة النقل في بانجوانجي.

لا تزال معابر السكك الحديدية غير المزودة بحواجز في مقاطعة بانجوانجي تشكل خطراً لوقوع حوادث وتشير إلى أن سلامة السكك الحديدية لم تصل بعد إلى المستوى الأمثل. تنص الفقرة (3) من المادة 2 من اللائحة رقم 94 لعام 2018 الصادرة عن وزارة النقل على إغلاق أو تطبيع المعابر غير المصرح بها، مما يستلزم مراجعة تنفيذها من قبل وكالة النقل المحلية.

تستخدم هذه الدراسة طريقة قانونية تجريبية مع نهج اجتماعي قانوني من خلال الملاحظات الميدانية والمقابلات مع وكالة النقل في بانجوانجي والوثائق الداعمة.

تظهر نتائج الدراسة أن التنفيذ قد تم من خلال جمع بيانات المعابر، والمراقبة، وتركيب اللافتات، وحملات السلامة، ولكنه لم يصل بعد إلى المستوى الأمثل. لا تزال هناك معابر غير قانونية قيد التشغيل ومرافق سلامة لا تفي بالمعايير، وتتمثل العقبات الرئيسية في محدودية الميزانيات والبنية التحتية والموارد البشرية ومقاومة المجتمع.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi adalah kegiatan pengangkutan atau pemindahan barang maupun penumpang dari satu tempat ke tempat lain. Adanya sistem transportasi yang berkualitas adalah indikator kunci kemajuan suatu negara dan merupakan syarat utama untuk mendukung aktivitas ekonomi, perdagangan, dan mobilitas sosial.¹ Transportasi merupakan kegiatan pemindahan barang maupun manusia dari satu tempat ke tempat lainnya dengan tujuan mendukung berbagai aktivitas kehidupan. Keberadaan sistem transportasi yang berkualitas tidak hanya menjadi sarana mobilitas, tetapi juga menjadi indikator penting kemajuan suatu negara karena berpengaruh langsung terhadap pertumbuhan ekonomi, perdagangan, pemerataan pembangunan, serta dinamika sosial masyarakat. Tanpa sistem transportasi yang baik, distribusi barang akan terhambat, mobilitas masyarakat menjadi tidak efisien, dan aktivitas ekonomi dapat mengalami stagnasi. Secara garis besar, moda transportasi dibagi menjadi tiga kategori utama, yaitu transportasi darat, laut, dan udara. Masing-masing kategori memiliki karakteristik dan keunggulan tersendiri, baik dari segi kapasitas angkut, kecepatan, jangkauan perjalanan, maupun fungsinya dalam memenuhi kebutuhan mobilitas

¹ Oyi Adi Sutrisno et al., "Sistem Pengamanan Perlindungan Kereta Api Terhadap Jalur Lalu Lintas Jalan Raya," *RELE (Rekayasa Elektrikal Dan Energi) : Jurnal Teknik Elektro* 2, no. 1 (2020): 45–50, <https://doi.org/10.30596/rele.v2i1.4422>.

masyarakat.

Di antara berbagai moda transportasi tersebut, kereta api merupakan salah satu sarana transportasi darat yang memiliki daya tarik tersendiri. Kereta api digerakkan oleh tenaga mesin dan dapat beroperasi secara mandiri atau dirangkaikan dengan gerbong lain untuk mengangkut jumlah penumpang atau barang dalam skala besar. Sebagai moda angkutan massal, kereta api memiliki banyak keunggulan dibandingkan transportasi lainnya, seperti kemampuan mengangkut penumpang dalam jumlah besar, ketepatan waktu yang lebih stabil, serta efisiensi energi yang lebih baik karena tidak terpengaruh kemacetan lalu lintas. Di tengah semakin meningkatnya permasalahan kemacetan di berbagai kota di Indonesia, kereta api hadir sebagai solusi efektif, sehingga perjalanan menjadi lebih lancar, nyaman, dan memiliki kepastian waktu tempuh yang lebih tinggi.

Kenyamanan dalam perjalanan yang bebas dari hambatan menjadi salah satu alasan kuat mengapa masyarakat semakin memilih kereta api sebagai alat transportasi utama, baik untuk perjalanan jarak dekat maupun jarak jauh. Selain itu, pemerintah terus berupaya meningkatkan kualitas layanan perkeretaapian melalui perbaikan sistem, peningkatan keselamatan, serta pengembangan infrastruktur jalur rel. Hal ini membuat peran kereta api dalam mendukung konektivitas antar wilayah dan memperlancar mobilitas penduduk. Dengan kata lain, kereta api tidak hanya menjadi moda transportasi alternatif, tetapi telah berkembang menjadi kebutuhan penting bagi masyarakat modern yang menuntut kecepatan, keamanan, serta kenyamanan

dalam setiap perjalanan mereka.

Secara garis besar, moda transportasi diklasifikasikan menjadi tiga kategori utama: darat, laut, dan udara, yang masing-masing memiliki peran spesifik berdasarkan kecepatan, kapasitas, dan jangkauan yang ditawarkan.² Kereta api termasuk sarana transportasi dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya. Kereta api merupakan angkutan massal yang memiliki banyak kelebihan dari moda angkutan lain terutama sebagai solusi dari masalah kemacetan yang terjadi di Indonesia. Kenyamanan dalam perjalanan yang bebas macet membuat banyak masyarakat menggunakan moda transportasi ini sebagai alat transportasi mereka.³

Tingginya minat masyarakat pada kereta api ditanggapi positif oleh pemerintah karena sesuai dengan antusias pemerintah untuk mengadakan moda transportasi massal yang bisa mengurangi kemacetan, hemat energi dan lebih ramah lingkungan sehingga pembangunan dan perbaikan prasarana serta sarana kereta api semakin di tingkatkan juga. Kereta Api termasuk dalam salah satu macam transportasi darat yang memiliki kelebihan, yaitu memiliki jalur perlintasannya sendiri yaitu rel kereta api.⁴ Perlintasan sebidang (*level crossing*) antara jalur kereta api dan jalan raya merupakan titik krusial yang memerlukan

² Nur Widyawati, Dora Merciana, and Meyti Hanna Ester Kalangi, "Moda Transportasi Darat Dan Kualitas Layanan Jasa Terhadap Kelancaran Arus Container Di Depo," *Jurnal Baruna Horizon* 3, no. 2 (2020): 230–231. <http://repositori.stiamak.ac.id/id/eprint/237/>

³ Yulia Kusuma Wardani et al., "Meminimalisir Tingkat Kecelakaan Pada Perlintasan Kereta Api Ilegal Dengan Pemasangan Kaca Cembung," *Buguh: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat* 2, no. 1 (2022): 6–10, <https://doi.org/10.23960/buguh.v2n1.956>.

⁴ Ahmad Hermawan, Sampurna Dadi, and Ahmad Jayadi, "KERETA API" xx, no. xx (2020): 66. <http://jim.teknokrat.ac.id/index.php/teknikelektro/index>

pengaturan penanganan keselamatan yang paling ketat. Titik ini menjadi persimpangan yang perlu di jaga. Sayangnya, hingga saat ini, perlintasan sebidang terus menjadi salah satu penyebab sering terjadinya kecelakaan yang melibatkan pengguna jalan dan kereta api. Terjadinya kecelakaan yang seringkali fatal menunjukkan adanya kerentanan serius dalam sistem manajemen keselamatan di titik-titik ini. Hingga saat ini perlintasan sebidang antara jalan raya dan jalan Kereta Api menjadi salah satu penyebab kecelakaan untuk pengguna jalan.⁵

Penyebab utama tingginya angka kecelakaan sering kali berkaitan dengan minimnya prasarana pengaman, terutama belum tersedianya palang pintu (*barrier gate*) yang memadai di banyak lokasi. Ketiadaan palang pintu menghilangkan fungsi pencegahan fisik dan peringatan visual yang sangat dibutuhkan, memaksa pengguna jalan untuk bergantung sepenuhnya pada rambu, bunyi peluit, atau kesadaran pribadi, Ketidaklengkapan fasilitas pengaman ini menciptakan risiko tinggi berupa pelanggaran lalu lintas oleh pengguna jalan yang tidak sabar ataupun lalai, yang berujung pada kecelakaan bertabrakan dengan kereta api. Kondisi ini tidak hanya mengancam keselamatan pengguna jalan, tetapi juga mengganggu operasional dan ketepatan waktu perjalanan kereta api.

Perlintasan sebidang pada jalan Kereta Api merupakan pengaturan penanganan keselamatan jalan yang paling lengkap, dilihat dari problem operasional yang ada di jalan raya dan juga di jalan Kereta Api. Hingga saat

⁵ Zahra Fuadah Nelansari and Sri Surjani Tjahjawati, “Analisis Efektivitas Pesan Kampanye Peningkatan Keselamatan Di Perlintasan Sebidang PT KAI Daop 2 Bandung,” *Jurnal Komunikasi Nusantara* 4, no. 2 (2022): 223–36, <https://doi.org/10.33366/jkn.v4i2.160>.

ini perlintasan sebidang antara jalan raya dan jalan Kerata Api menjadi salah satu penyebab kecelakaan untuk pengguna jalan.⁶ Seringnya terjadi kecelakaan pada perlintasan sebidang salah satu penyebab besarnya yaitu belum tersedianya palang pintu pada perlintasan sebidang.⁷

Dalam pasal 2 ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 tahun 2018 tentang peningkatan keselamatan perlintasan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan, yang berbunyi ” untuk menjamin keselamatan masyarakat pengguna jalan , perlintasan sebidang yang telah beroperasi sebelum peraturan menteri ini berlaku dan belum dilengkapi peralatan keselamatan perlintasan sebidang , harus dilakukan pengelolaan” ,selanjutnya pada ayat ke 3 berbunyi “perlintasan sebidang yang tidak memiliki Nomor JPL, tidak dijaga, dan/atau tidak berpintu yang lebarnya kurang dari 2 m (dua meter) harus ditutup atau dilakukan normalisasi jalur kereta Api.”⁸ hal ini perlu adanya pengawasan dari dinas perhubungan di daerah setempat.

Kabupaten banyuwangi sebagai salah satu daerah dengan jalur rel yang aktif dikawasan pemukiman dengan perkembangan yang pesat. Meskipun sudah didukung dengan peraturan yang jelas tentang wajibnya tersedianya palang pintu perlintasan sebidang untuk menjamin keselamatan masyarakat pengguna jalan. Kasus kecelakaan lalu-lintas perkeretaapian tersebut masih

⁶ Nugroho Utomo, “Analisa Kebutuhan Ruang Pandangan Bebas Pada Perlintasan Sebidang Tanpa Palang Pintu Di Desa Gelam, Kabupaten Sidoarjo,” *Forum Mekanika* 10, no. 1 (2021): 9–21, <https://doi.org/10.33322/forummekanika.v10i1.1272>.

⁷ Dhina Setyo Oktaria, “Aspek Hukum Perlintasan Sebidang Bagi Penjaga Perlintasan Sebidang Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro,” *Jurnal Dedikasi Hukum* 2, no. 1 (2022): 12–23. <https://ejournal.umm.ac.id/index.php/jdh/>

⁸ Kementrian Perhubungan, “Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan,” 2018, 6-7.

sering terjadi salah satu contoh kasusnya ada di Banyuwangi sebuah mobil Inova yang tertabrak kereta akibat perlintasan tidak berpalang pintu.⁹ Masih ada perlintasan tidak berpalang pintu di Banyuwangi seperti di Desa Klatak (kalipuro), Tegalarjo, Krajan Timur (Kabat), Bulusan, dan lain sebagainya.¹⁰ Maka menjadi hal yang sangat penting untuk mengkaji seberapa jauh pengawasan yang dilakukan oleh dinas perhubungan Banyuwangi tentang pasal 2 ayat 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 tersebut.

Kewajiban adanya pengawasan palang pintu perlintasan sebidang tentu memiliki manfaat yang sangat penting untuk masyarakat bersama, selain sebagai upaya meminimalisir dan pencegahan kecelakaan kendaraan mau pejalan kaki ketika melintasi rel saat kereta api berjalan ,palang pintu perlintasan sebidang juga memberikan hak utama kereta api untuk melintasi perlintasan dan para pengguna jalan wajib mengalah memberikan jalan yang ada di Daerah Banyuwangi.

Dalam perspektif hukum Islam, kebijakan pemerintah dalam mengatur dan meningkatkan keselamatan perlintasan sebidang dapat ditinjau melalui konsep *masalah*, yaitu prinsip yang menekankan pada upaya mewujudkan kemanfaatan dan mencegah terjadinya kemudharatan bagi masyarakat secara luas. Salsah satu hukum islam *Maslahah* menjadi dasar penting dalam pengambilan kebijakan publik ketika suatu permasalahan tidak diatur secara rinci, namun menyangkut kepentingan umum dan keselamatan banyak orang.

⁹ Eka Rimawati, “ Mobil Avanza Tertabrak Kereta di Banyuwang: Kronologi Hingga kondisi korban”, Detik News, 31 Agustus 2023, di akses 4 Juni 2025, <https://news.detik.com/berita/d-6905560/mobil-avanza-tertabrak-kereta-di-banyuwangi-kronologi-hingga-kondisi-korban>

¹⁰ Iqbal Maulana (kasi dishub Banyuwangi), Wawancara langsung (Banyuwangi, 26 mei 2025)

Keselamatan di perlintasan sebidang merupakan bagian dari kepentingan publik yang sangat penting, karena berkaitan langsung dengan perlindungan jiwa manusia (*hifdz al-nafs*), baik bagi pengguna jalan maupun penumpang kereta api. Oleh sebab itu, segala bentuk kebijakan yang bertujuan untuk mengurangi potensi kecelakaan, menekan risiko bahaya, serta menciptakan rasa aman bagi masyarakat dapat dipandang sebagai wujud penerapan nilai *maslahah*.

Penutupan perlintasan sebidang tanpa izin dan peningkatan fasilitas keselamatan seperti pemasangan palang pintu, rambu peringatan, serta pengawasan oleh petugas merupakan langkah konkret yang sejalan dengan prinsip *maslahah*. Kebijakan tersebut tidak dimaksudkan untuk membatasi aktivitas masyarakat, melainkan untuk melindungi keselamatan bersama dan mencegah terjadinya kerugian yang lebih besar. Dalam praktiknya, meskipun penutupan perlintasan sebidang terkadang menimbulkan ketidaknyamanan bagi sebagian masyarakat karena harus menempuh jarak yang lebih jauh, kebijakan tersebut tetap dapat dibenarkan karena manfaat yang dihasilkan jauh lebih besar dibandingkan potensi mudarat yang ditimbulkan apabila perlintasan liar tetap dibiarkan beroperasi. Dengan kata lain, prinsip *maslahah* mengajarkan bahwa kepentingan keselamatan umum harus diutamakan dibandingkan kepentingan individu atau kelompok tertentu.

Selain itu, penerapan *maslahah* dalam kebijakan keselamatan perlintasan sebidang juga menunjukkan adanya tanggung jawab pemerintah dalam menjaga ketertiban dan keamanan masyarakat. Pemerintah memiliki kewajiban untuk menciptakan lingkungan yang aman melalui regulasi dan pengawasan yang

efektif, terutama pada titik-titik rawan kecelakaan seperti perlintasan sebidang. Apabila kebijakan keselamatan tidak diterapkan dengan baik, maka potensi terjadinya kecelakaan yang merenggut nyawa manusia akan semakin besar, sehingga bertentangan dengan tujuan utama syariat Islam. Oleh karena itu, implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 tentang peningkatan keselamatan perlintasan sebidang dapat dipahami sebagai upaya pemerintah dalam mewujudkan masalah bagi masyarakat luas.

Dengan demikian, kajian terhadap implementasi kebijakan penutupan perlintasan sebidang tidak hanya penting dilihat dari aspek hukum, tetapi juga perlu dikaitkan dengan nilai masalah sebagai landasan moral dan etis dalam pengambilan kebijakan publik. Pendekatan ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih menyeluruh mengenai kepentingan peningkatan keselamatan perlintasan sebidang, sekaligus menegaskan bahwa kebijakan tersebut bertujuan untuk melindungi kepentingan dan keselamatan masyarakat secara berkelanjutan.

Berdasarkan penjelasan latar belakang tersebut, maka ruang lingkup permasalahan dalam penelitian ini dibatasi agar pembahasan lebih terarah dan tidak meluas. Penelitian ini difokuskan pada implementasi Pasal 2 Ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 yang mengatur tentang penutupan perlintasan sebidang tanpa izin, dengan lokasi penelitian di Kabupaten Banyuwangi. Pembahasan difokuskan pada peran dan upaya Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi dalam melaksanakan kebijakan penutupan perlintasan sebidang serta peningkatan keselamatan pengguna jalan

dan penumpang kereta api.

Penelitian ini hanya mengkaji aspek kebijakan dan pelaksanaannya di lapangan, termasuk hambatan yang dihadapi dalam implementasi, seperti keterbatasan anggaran, fasilitas keselamatan, sumber daya manusia, serta tanggapan masyarakat terhadap kebijakan penutupan perlintasan sebidang. Penelitian ini tidak membahas secara mendalam aspek teknis perancangan konstruksi palang pintu, spesifikasi teknis fasilitas perkeretaapian, maupun perhitungan statistik kecelakaan secara kuantitatif. Selain itu, kajian hukum Islam dalam penelitian ini dibatasi pada penggunaan konsep *masalah* sebagai landasan untuk menilai kebijakan keselamatan perlintasan sebidang, tanpa membahas teori-teori hukum Islam lainnya secara luas.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka penelitian ini bertujuan sebagai berikut:

1. Bagaimana Implementasi dan hambatan Dishub pada penerapan Pasal 2 (3) Permenhub No. 94 tahun 2018 terkait penutupan perlintasan sebidang di Banyuwangi?
2. Bagaimana Implementasi Pasal 2 (3) Permenhub No. 94 tahun 2018 terkait penutupan perlintasan sebidang di Banyuwangi dalam Prespektif *Maslahah*?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, penulis kemudian merumuskan permasalahan yang menjadi inti penelitian

sebagai berikut:

1. Mengetahui bagaimana implementasi dan apa saja hambatan pihak dishub terhadap pasal 2 (3) Permenhub No. 94 tahun 2018 terkait penutupan perlintasan sebidang.
2. Untuk mengetahui tentang Implementasi Pasal 2 (3) Permenhub No. 94 tahun 2018 terkait penutupan perlintasan sebidang di Banyuwangi dalam prespektif *Maslahah*.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam hal keilmuan terhadap bagaimana implementasi apabila belum tersedianya palang perlintasan sebidang agar menjadi ilmu pengetahuan yang bermanfaat.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan bisa memberikan kejelasan mengenai aturan hukum implementasi apabila belum tersedianya palang perlintasan sebidang.

E. Definisi Operasional

Untuk mendapatkan penjelasan dan menghindari kesalahpahaman pembaca, maka ada penjelasan secara tegas dan terperinci maksud dari judul ini.

1. Perlintasan Sebidang

Perlintasan sebidang adalah tempat bertemunya jalan raya dan jalur kereta api pada posisi yang sama atau sejajar, sehingga kendaraan dan kereta api melintas di satu titik yang sama. Karena berada pada satu bidang, pengguna jalan harus berhenti atau berhati-hati saat kereta api melintas agar tidak

terjadi kecelakaan. Perlintasan sebidang memiliki tingkat risiko kecelakaan yang cukup tinggi karena mempertemukan dua jenis moda transportasi secara langsung.¹¹

Oleh sebab itu, pemerintah mengatur keberadaan perlintasan sebidang melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan di Perlintasan Sebidang antara Jalur Kereta Api dengan Jalan. Peraturan ini menekankan bahwa keselamatan pengguna jalan dan perjalanan kereta api harus menjadi prioritas utama.

2. Implementasi

Sesuai pendapat Van Meter Van Horn dapat dipahami sebagai suatu tindakan nyata yang dilakukan baik oleh individu, pejabat/ kelompok pemerintah maupun swasta untuk mewujudkan tujuan yang telah ditetapkan dalam kebijakan. Pasal 2 Ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 adalah proses pelaksanaan kewajiban pemerintah daerah, dalam hal ini Dinas Perhubungan, untuk menutup perlintasan sebidang kereta api tanpa izin, sebagai bentuk penerapan regulasi keselamatan transportasi. Implementasi ini bertujuan untuk mengetahui peran Dishub daerah Banyuwangi apabila adanya perlintasan sebidang yang belum berpalang di daerah Banyuwangi. Hal ini sebagai upaya untuk mencegah adanya ketidak sesuaian peraturan yang ada di Permenhub dengan kondisi

¹¹ Natriya Faisal Rachman et al., “Pemahaman Tentang Semboyan Dan Rambu Untuk Meningkatkan Keselamatan Di Perlintasan Sebidang” 1, no. April (2021): 7–12.

dilapangan yang diharapkan oleh masyarakat pengguna jalan.¹²

3. Masalah

Hukum Islam *Maslahah* didefinisikan sebagai prinsip kemanfaatan yang digunakan untuk menilai suatu kebijakan atau tindakan pemerintah berdasarkan sejauh mana kebijakan tersebut mampu memberikan manfaat, melindungi keselamatan masyarakat, dan mencegah terjadinya kemudaran, khususnya dalam pengelolaan perlintasan sebidang kereta api.¹³

¹² Fauzi Abdilah,” Pertanggungjawaban Kecelakaan Kereta Api tinjauan Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian dan Masalah (studi kantor daerah operasional Surabaya),” Etheses UIN Maulana Malik Ibrahim Malang <http://etheses.uin-malang.ac.id/14949/1/13220062.pdf>

¹³ Pasal 2 Ayat 3 Peraturan Menteri Perhubungan No. 94 tahun 2018

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Penulis akan memaparkan penelitian-penelitian sebelumnya yang mempunyai keterkaitan dengan judul skripsi ini. Yang bertujuan sebagai referensi penulis dalam melakukan penelitian ini.

1. Jurnal Resandra Hendrawanto tahun 2021 berjudul “Pelindungan hukum terhadap penumpang kereta api dalam peristiwa kecelakaan kereta api di Indonesia” penelitian terdahulu berfokus pada tanggung jawab PT KAI pada kecelakaan yang ada di Indonesia sedangkan penelitian yang akan dilakukan berfokus spada Implementasi dishub Banyuwangi guna mengurangi kecelakaan kereta akibat perlintasan sebidang yang belum berpalang.¹⁴
2. Jurnal Dhina Setyo 2022 berjudul “Aspek Hukum Perlintasan Sebidang bagi Penjaga Perlintasan Sebidang Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro” Penelitian ini berfokus tentang edukasi pada Masyarakat pada perlintasan sebidang oleh Dishub, sedangkan penelitian saya berfokus dengan peran pengawasan Dishub pada perlintasan sebidang di Banyuwangi.¹⁵
3. Jurnal Handoko dkk, tahun 2021 berjudul “Upaya Meningkatkan Keselamatan Pengguna Jalan Di Perlintasan Sebidang Melalui Pendekatan

¹⁴ Resandra Hendrawanto Bintara Putra, “PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG KERETA API DALAM PERISTIWA KECELAKAAN KERETA API DI INDONESIA”, *Jurnal Pendidikan, sosial dan keagamaan*, 2(2021), Hal. 506.

¹⁵ Oktaria, “Aspek Hukum Perlintasan Sebidang Bagi Penjaga Perlintasan Sebidang Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro.”

Partisipasi Masyarakat,” penelitian terdahulu ini Berfokus pada sosialisasi Masyarakat tentang keselamatan pada perlintasan tidak berpalang,¹⁶ sedangkan penelitian saya membahas tentang peran pengawasan Dishub terhadap perlintasan sebidang tidak berpalang.

4. Jurnal Saptyo Priyanto dkk, tahun 2023 berjudul “Sosialisasi keselamatan terhadap sukarelawan penjaga pintu perlintasan sebidang kereta api tanpa palang” penelitian terdahulu ini berfokus pada sosialisasi pengetahuan dasar keselamatan perkeretapiaan yang belum dilengkapi palang perlintasan sebidang, sedangkan penelitian saya berfokus pada peran pengawasan Dishub mengenai perlintasan sebidang yang belum berpalang.¹⁷
5. Jurnal Zahra Fuadah Nelangsih dkk tahun 2022 berjudul “Analisis Efektivitas Pesan Kampanye Peningkatan” penelitian terdahulu ini berfokus pada sosialisasi pengetahuan dasar keselamatan perkeretapiaan yang belum dilengkapi palang perlintasan sebidang, sedangkan penelitian yang akan saya buat berfokus pada peran pengawasan Dishub mengenai perlintasan sebidang yang belum berpalang.¹⁸
6. Jurnal Dicky Arifianto dkk tahun 2023 berjudul “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang dan Barang yang di angkut oleh kereta Api” Penelitian terdahulu ini berfokus tanggung jawab, meskipun penelitian saya ada

¹⁶ Nanda Ahda Imron and Handoko Handoko, “Upaya Meningkatkan Keselamatan Pengguna Jalan Di Perlintasan Sebidang Melalui Pendekatan Partisipasi Masyarakat,” *Madiun Spoor: Jurnal Pengabdian Masyarakat* 1, no. 2 (2021): 25–31, <https://doi.org/10.37367/jpm.v1i2.183>.

¹⁷ Sapto Priyanto et al., “Sosialisasi Keselamatan Terhadap Sukarelawan Penjaga Pintu Perlintasan Sebidang Kereta Api Tanpa Palang Pintu Di Wilayah Daerah Operasi Vii Madiun,” *Jurnal Locus Penelitian Dan Pengabdian* 2, no. 2 (2023): 145–53, <https://doi.org/10.58344/locus.v2i2.880>.

¹⁸ Nelansari and Tjahjawati, “Analisis Efektivitas Pesan Kampanye Peningkatan Keselamatan Di Perlintasan Sebidang PT KAI Daop 2 Bandung.”

kaitannya dengan KAI, namun penelitian yang akan saya teliti berfokus pada Implementasi dari Dishub Banyuwangi.¹⁹

7. Jurnal Liesma Ning Swasti dkk, tahun 2022 berjudul “Sikap masyarakat terhadap kesadaran hukum lalu lintas di perlintasan kereta api kota bandung “ penelitian ini berfokus pada sikap masyarakat, jika penelitian yang akan saya lakukan fokus pada implementasi dari pihak Dishub Banyuwangi.²⁰
8. Jurnal Arinda Lelian dkk, tahun 2023 berjudul “Pemetaan pola persebaran kecelakaan pada perlintasan sebidang di jawa timur” penelitian ini berfokus tentang pola persebaran kecelakaan nya, jika penelitian saya membahas tentang iplemntasi dishub Banyuwangi terhadap perlintasan sebidang yang belum berpalang guna mengurangi kecelakaan.²¹
9. Jurnal Agus Suyetno tahun 2022, berjudul “pengembangan palang pintu perlintasan Kereta Api dengan kendali remot dan sensor getar dengan *LD Micro*” penelitian terdahulu ini berfokus tentang pengembangan palang pintu perlintasan sebidang, penelitian yang akan saya lakukan membahas tentang belum tersedianya palang pintu perlintasan sebidang.²²
10. Jurnal Nugroho Utomo tahun 2021 berjudul “Analisa kebutuhan ruang pandangan bebas pada perlintasan sebidang tanpa Palang Pintu Di Desa

¹⁹ Sungai Tabuk and Kabupaten Banjar, “3 1,2,3” 2, no. 13 (2023): 349–65.

²⁰ Liesmaning Swasti, Dadang Sundawa, and Dwi Iman Muthaqin, “Sikap Masyarakat Terhadap Kesadaran Hukum Lalu Lintas Di Perlintasan Kereta Api Kota Bandung,” *Jurnal Civic Hukum* 7, no. 1 (2022): 100–109, <http://ejournal.umm.ac.id/index.php/jurnalcivichukum>.

²¹ Arinda Leliana et al., “The Patterns and Accident Distribution Mapping At Rail Level Crossings in East Java,” *Jurnal Teknik Sipil: Rancang Bangun* 09, no. 01 (2023): 56–62, <http://doi.org/xxxWebsite:https://ejournal.um-sorong.ac.id/index.php/rancangbangun>.

²² Pengembangan Palang, Pintu Perlintasan, and Kereta Api, “Pengembangan Palang Pintu Perlintasan Kereta Api Dengan Kendali Remot Dan Sensor Getar Dengan LDmicro” 32, no. 2 (2022): 275–85.

Gelam Kabupaten Sidoarjo”, penelitian terdahulu ini berfokus kebutuhan ruang pandangan bebas pada perlintasan sebidang tanpa palang, sedangkan penelitian yang akan saya teliti berfokus pada membahas tentang implementasi Dishub belum tersedianya palang pintu perlintasan di Banyuwangi.²³

Tabel 2. 1 Persamaan dan Perbedaan Penelitian Terdahulu

No	Judul	Hasil	Persamaan	Perbedaan
1.	Jurnal Resansandra Hendrawanto Bintang Putra tahun 2021 berjudul Perlindungan hukum terhadap penumpang kereta api dalam peristiwa kecelakaan kereta api di	Terhadap resiko yang mungkin timbul selama proses pengangkutan, PT. Kereta Api Indonesia wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap pengguna jasa atau penumpang.	Sama membahas tentang topik kecelakaan Kereta Api	Penelitian ini berfokus terhadap tanggung jawab PT. KAI sedangkan penelitian saya lebih fokus terhadap peran pengawasan Dishub Banyuwangi.

²³ Utomo, “Analisa Kebutuhan Ruang Pandangan Bebas Pada Perlintasan Sebidang Tanpa Palang Pintu Di Desa Gelam, Kabupaten Sidoarjo.”

	indonesia			
2.	Jurnal Dhina Setyo Oktaria tahun 2022 berjudul Aspek Hukum Perlintasan Sebidang bagi Penjaga Perlintasan Sebidang Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro	Hasil dari pemberian materi aspek hukum di perlindungan sebidang kepada penjaga perlindungan sebidang dari Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro diharapkan semua peserta lulus uji kompetensi sehingga memperoleh sertifikat kecakapan sebagai seorang penjaga perlindungan sebidang dan	Sama membahas perlindungan sebidang oleh Dishub	Penelitian ini berfokus tentang edukasi pada Masyarakat pada perlindungan sebidang oleh Dishub, sedangkan penelitian saya berfokus dengan peran pengawasan Dishub pada perlindungan sebidang di Banyuwangi.

		memperoleh <i>smart card</i> , sehingga kompeten untuk menjaga perlindungan sebidang kereta api dengan jalan raya di kabupaten bojonegoro.		
3.	Jurnal Handoko dkk tahun 2021 berjudul Sosialisasi keselamatan di perlindungan sebidang tidak berpalang pintu (studi kasus: desa ngetrep, kabupaten	Dengan adanya kegiatan sosialisasi keselamatan di perlindungan sebidang tidak berpalang pintu masyarakat sekitar dan pengguna jalan yang melewati perlindungan tersebut menjadi	sama membahas tentang keselamatan Masyarakat pada perlindungan sebidang tidak berpalang	Berfokus pada sosialisasi Masyarakat tentang keselamatan pada perlindungan tidak berpalang, sedangkan penelitian saya membahas tentang peran

	madiun)	lebih mengetahui tentang aturan berlalu lintas di perlintasan kereta api.		pengawasan Dishub terhadap perlintasan sebidang tidak berpalang
4.	Jurnal Saptyo Priyanto dkk tahun 2023 Berjudul Sosialisasi keselamatan terhadap sukarelawan penjaga pintu perlintasan sebidang kereta api tanpa palang pintu di wilayah daerah operasi Daop vii madiun	memberikan pengetahuan dasar tentang keselamatan perkeretaapian bagi sukarelawan penjaga pintu perlintasan untuk mewujudkan perjalanan kereta api yang aman dan selamat. Melalui kegiatan ini juga direkomendasikan kepada pemerintah untuk	Sama membahas tentang perlintasan sebidang yang belum berpalang	Penelitian ini fokus pada sosialisasi pengetahuan dasar keselamatan perkeretaapian yang belum dilengkapi palang perlintasan sebidang, sedangkan penelitian saya berfokus pada peran pengawasan

		lebih memperhatikan perlintasan sebidang yang belum dilengkapi dengan palang pintu.		Dishub mengenai perlintasan sebidang yang belum berpalang
5.	Jurnal Zahra Fuadah Nelangsih dkk tahun 2022 berjudul Analisis Efektivitas Pesan Kampanye Peningkatan Keselamatan di Perlintasan Sebidang PT KAI Daop 2 Bandung	Bahwa perancangan pesan dengan gaya penyampaian pesan di 5 area perlintasan di Daop 2 Bandung secara keseluruhan dinilai “Tinggi”, artinya sudah efektif memberikan daya tarik, menggugah, dan mempengaruhi	Sama membahas keselamatan Masyarakat tentang perlintasan sebidang	Penelitian ini berfokus efektivitas sosialisasi keselamatan Masyarakat pada perlintasan sebidang, sedangkan penelitian saya berfokus pada peran pengawasan Dishub pada perlintasan

		pola pikir (<i>kognitif</i>), perasaan (<i>afektif</i>), dan perilaku (<i>konatif</i>) responden untuk mengubahnya menjadi sesuai dengan tujuan kampanye perlintasan sebidang		sebidang yang belum berpalang.
6.	Jurnal Dicky Arifianto dkk tahun 2023 berjudul Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang dan Barang yang di angkut oleh kereta	PT KAI tidak ber tanggung jawab untuk memberikan gantirugi kepada pengguna jasa atas kerugian yang ada akibat <i>force majeure</i> atau <i>overmacht</i>. Hal tersebut	Sama membahas tentang tanggung jawab PT KAI	Perbedaannya ada pada fokus tanggung jawab, meskipun penelitian saya ada kaitannya dengan KAI, namun penelitian saya berfokus pada

	Api	sesuai terhadap “Pasal 88 Undang- Undang Nomor 23 Tahun 2007.		Implementasi dari Dishub Banyuwangi.
7.	Jurnal Liesma Ning Swasti dkk, tahun 2022 berjudul Sikap masyarakat terhadap kesadaran hukum lalu lintas di perlintasan kereta api kota bandung	Partisipasi masyarakat belum di lakukan secara langsung, namun sejatinya keinginan untuk berpartisipasi masyarakat sudah ada dalam dirinya, karena dapat terlihat Ketika ada kegiatan disiplin perlintasan kereta api, Masyarakat dominan tertib lalu lalulintas.	Sama membahas tentang kepentingan aspek keselamatn Masyarakat pada perlintasan kereta api.	Perebdaannya yaitu pada tujuan penelitian jika penelitian ini berfokus pada sikap masyrakat, jika peneliktian saya fokus pada implementasi dari pihak Dishub Banyuwangi.
8.	Jurnal Arinda	Kejadian	Sama	Perbedaan

	Lelian dkk, tahun 2023 berjudul Pemetaan pola persebaran kecelakaan pada perlindungan sebidang di jawa timur	kecelakaan di Jawa Timur paling sering terjadi di perlindungan sebidang yang tidak dijaga tanpa palang pintu, meskipun perlindungan tersebut sudah lengkap dengan rambu - rambu dan sebagian tanpa peralatan <i>early warning</i> sistem terpasang.	membahas yang berkaitan tentang kecelakaan pada perlindungan sebidang	penelitian ini membahas tentang pola persebaran kecelakaan nya, jika penelitian saya membahas tentang implementasi dishub Banyuwangi terhadap perlindungan sebidang yang belum berpalang guna mengurangi kecelakaan
9.	Jurnal Agus Suyetno tahun 2022 berjudul pengembangan	Palang pintu Perlindungan kereta api berfungsi sebagai	Sama membahas tentang palang pintu	Perbedaan nya yaitu penelitian saya

	palang pintu perlindungan Kereta Api dengan kendali remot dan sensor getar dengan LD Micro	pengaman man dan pering atan bagi pengguna jalan, namun banyak lintasan di desa belum memilikinya. Untuk mengatasi hal ini, dikembangkan sistem palang pintu berbasis sensor getar dan <i>remote</i> RF 433M Hz yang efektif mendeteksi kereta.	perlindungan	membahas tentang belum tersedianya palang pintu perlindungan sebidang, sedangkan penelitian ini membahas tentang pengembangan palang pintu perlindungan sebidang.
10.	Jurnal Nugroho Utomo tahun 2021 Analisa kebutuhan ruang pandangan	Pada JPL 69 tidak terdapat fasilitas standart sama sekali, ruang pandangan terhalang bangunan, JPL 70	Sama membahas tentang perlindungan sebidang tanpa palang	Perbedaannya penelitian saya membahas tentang implementasi Dishub belum tersedianya

	bebas pada perlindungan sebidang tanpa Palang Pintu Di Desa Gelam Kabupaten Sidoarjo.	fasilitas pengamanannya juga kurang lengkap, tetapi memiliki ruang pandang yang cukup.		palang pintu perlindungan di Banyuwangi dendangkan penelitian ini berfokus kebutuhan ruang pandangan bebas pada perlindungan sebidang tanpa palang.
--	--	--	--	---

B. Kerangka Teori

1. Teori Implementasi

Implementasi merupakan suatu kata yang berasal dari Bahasa Inggris yakni “*to implement*” dan “*to partial effect*” yang memiliki arti yaitu menyediakan sarana untuk melaksanakan sesuatu agar menghasilkan suatu dampak. Dengan begitu, implementasi dapat dipahami sebagai suatu tindakan nyata yang dilakukan baik oleh individu, pejabat, ataupun kelompok pemerintah maupun swasta untuk mewujudkan tujuan yang telah

ditetapkan dalam suatu kebijakan. Hal ini sesuai dengan pendapat yang dikemukakan oleh Van Meter dan Van Horn.²⁴ Menurut pendapatnya Jones, ia mengatakan bahwa implementasi kebijakan mempunyai tiga aktivitas utama yaitu:

- a. Interpretasi, aktivitas menterjemahkan makna dan program ke dalam pengaturan yang dapat diterima dan dilaksanakan
- b. Organisasi, sebagai unit/tempat untuk menempatkan program ke dalam dampak
- c. Aplikasi, berhubungan dengan perlengkapan rutin bagi dukungan pelayanan

Unsur dari proses implementasi yaitu dapat dilihat dari sejauh mana pelaksanaannya berhasil, kurang berhasil, atau bahkan gagal, yang ditinjau melalui hasil yang dicapai (*outcomes*). Karena di dalam prosesnya terdapat banyak pihak yang dapat memberikan pengaruh mendukung atau dapat juga menghambat tercapainya tujuan kebijakan.²⁵

Dalam menilai keberhasilan dari pelaksanaan implementasi, ada tiga aspek yang perlu diperhatikan yaitu kebijakan, organisasi, dan juga lingkungan. Fokus pada ketiga aspek tersebut sangat diperlukan, sebab jika suatu kebijakan dirancang dengan benar, maka dapat mendorong masyarakat untuk ikut serta dalam memperoleh tujuan yang

²⁴ Siti Marwiyah, *Kebijakan Publik Adminitrasi, Perumusan, Impelementasi, Pelaksanaan, Analisis, dan Evaluasi Kebijakan Publik* (Bandung; CV MITRA ILMU, 2022), 36

²⁵ Agus Subianto, *Kebijakan Publik Tinjauan Perencanaan, Implementasi dan Evaluasi* (Surabaya; Brilliant, 2020, 19-20

diinginkan. Organisasi pelaksana menjadi faktor yang sangat krusial setelah kebijakan ditetapkan. Dalam suatu organisasi terdapat wewenang dan sumber daya yang dapat dimanfaatkan untuk mendukung pelaksanaan kebijakan, sehingga tujuan yang telah ditetapkan dapat direalisasikan. Di samping itu, faktor lingkungan juga menjadi pengaruh penting bagi keberhasilan implementasi kebijakan. Jika lingkungan memberikan respon positif maka akan memperkuat jalannya pelaksanaan. Namun sebaliknya, jika lingkungan memperlihatkan sikap yang bertentangan, hal ini dapat menjadikan penyebab adanya hambatan dan pastinya akan memiliki potensi gagal pada proses pelaksanaan.²⁶

Dalam pelaksanaan implementasi terdapat model interaktif yang memandang bahwa proses pelaksanaannya bersifat dinamis. Dimana setiap pihak yang terlibat mempunyai kesempatan untuk memberikan saran pendapatnya mengenai perubahan di setiap tahap pelaksanaan. Dengan begitu, setiap fase implementasi kebijakan dapat dianalisis dan juga dievaluasi kembali yang pada akhirnya dapat berpotensi untuk segera diidentifikasi serta diperbaiki mengenai kuatnya maupun kelemahannya demi tercapainya tujuan.

Jika model interaktif implementasi kebijakan tersebut disandingkan dengan model implementasi kebijakan yang dipaparkan oleh Grindle terlihat adanya kesamaan. Keduanya sama-sama memfokuskan bahwa proses implementasi bukanlah sesuatu yang berjalan dengan baku, dalam

²⁶ Sahya Anggara, *Kebijakan Publik Pengantar* (Bandung; Pustaka Setia, 2018), 261

pelaksanaannya melibatkan seluruh pihak yang bersangkutan. Baik model interaktif ataupun dengan pandangan dari grindle, masing-masing mengakui adanya peran pengambil keputusan, pelaksana, dan penerima kebijakan, ketiganya berinteraksi secara berkelanjutan di setiap tahap. Sehingga dengan begitu implementasi dapat berjalan lebih terarah dan berhasil untuk mencapai tujuan.²⁷

2. Teori Hukum Pengangkutan

Pengangkutan yaitu memindahkan barang atau *commodity goods* dan penumpang dari suatu tempat ketempat lain, sehingga pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan untuk pemindahan atau pengiriman barang-barangnya. Dalam definisi yuridis pengangkutan suatu perjanjian timbal balik antara pihak pengangkut dengan pihak yang diangkut atau pemilik barang / pengirim, dengan memungut biaya pengangkutan.

Klasifikasi pengangkutan :

- a. Dari segi barang yang diangkut :Angkutan penumpang (*passanger*), Angkutan barang (*goods*), Angkutan pos (*mail*)
- b. Dari sudut teknis dan alat pengangkutnya transportasi dapat dibedakan sebagai berikut:

²⁷ Engkus, *Kebijakan Publik (Konsep, Formulasi, Impelementasi, dan Evaluasi Serta Perubahan)*, (Cikarang; PT Kimshafi AlungCipta, 2022), 196

- 1) Angkutan jalan raya atau *highway transportation* (*road transportation*), seperti pengangkutan dengan menggunakan truk, bus dan sedan
 - 2) Pengangkutan rel (*rail transportation*), yaitu angkutan kereta api, trem listrik dan sebagainya. Pengangkutan jalan raya dan pengangkutan rel kadang-kadang keduanya digabung dalam golongan yang disebut *rail and road transportation* atau *land transportation* (angkutan darat). Contohnya pengangkutan menggunakan KAI.
 - 3) Pengangkutan melalui air di pedalaman (*inland transportation*), seperti pengangkutan sungai, kanal, danau dan pengangkutan laut atau samudera (*ocean transportation*), yaitu angkutan dengan menggunakan kapal laut yang mengarungi samudera.
- c. Asas hukum pengangkutan yang bersifat publik
- 1) Asas manfaat yaitu, yaitu pengangkutan harus dapat memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat serta masyarakat.
 - 2) Asas kepentingan umum yaitu, bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas
 - 3) Asas keselamatan Penumpang, yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan.²⁸

²⁸ Sigit Sapto Nugroho, dan Hilar Syahrial, *hukum pengangkutan Indonesia*, (solo; Pustaka Iltizam, 2019), 12

Pada Teori Hukum Pengangkutan, Khususnya untuk Transportasi Kereta Api menetapkan adanya tanggung jawab (pengawasan) yang berhubungan dengan penyelenggara dan otoritas terkait (Dishub sebagai pengawas di daerah). Teori Hukum Pengangkutan ini untuk mengevaluasi apakah Dishub Banyuwangi telah menjalankan tugas dan tanggung jawab pengawasan serta penindakan (penutupan) sesuai tugas hukumnya yang ada.

Dalam konteks Hukum Pengangkutan, Kereta Api dikategorikan sebagai moda transportasi darat yang memiliki jalur perlintasannya sendiri, yaitu rel kereta api. Keterkaitan teori ini dengan sarana dan prasarana KAI bisa dijabarkan melalui konsep keselamatan prasarana. Prasarana Kereta Api mencakup jalur, stasiun, hingga konstruksi khusus seperti jembatan dan perlintasan. Perlintasan sebidang adalah pengaturan penanganan keselamatan jalan yang melibatkan prasarana Kereta Api (rel) dan jalan raya. Sesuai Pasal 92 ayat 1 Undang- Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian harus dilaksanakan dengan ketentuan untuk kepentingan umum dan tidak membahayakan keselamatan perjalanan Kereta Api.²⁹ Teori hukum pengangkutan mewajibkan pada penyelenggara prasarana (termasuk KAI dan pemerintah setempat) untuk memastikan semua memenuhi standart keselamatan.

3. Teori Masalah

Sejalan dengan konsep *Maslahah*, istilah *maslahah* dalam bahasa Arab

²⁹ Pasal 92 Ayat 1 Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007

memiliki dua makna pokok, yaitu *kebaikan* dan *kemaslahatan*.³⁰ *Maslahah* merupakan salah satu konsep penting dalam hukum Islam yang menekankan pada upaya mewujudkan kemanfaatan dan mencegah terjadinya kemudharatan bagi kehidupan manusia. Secara terminologis, *maslahah* diartikan sebagai segala sesuatu yang mengandung kebaikan, manfaat, dan kepentingan umum, serta bertujuan untuk menjaga dan melindungi kebutuhan dasar manusia. Konsep ini menjadi landasan dalam pengambilan kebijakan, khususnya pada permasalahan sosial dan kemasyarakatan yang berkaitan langsung dengan kepentingan publik.

Penerapan konsep *maslahah* dalam kebijakan publik menuntut adanya keseimbangan antara kepentingan individu dan kepentingan masyarakat secara luas. Dalam hal ini, kepentingan umum harus lebih diutamakan apabila terjadi benturan dengan kepentingan individu. Prinsip ini relevan dalam kebijakan keselamatan transportasi, termasuk dalam pengelolaan perlintasan sebidang kereta api. Perlintasan sebidang merupakan titik rawan kecelakaan karena mempertemukan jalur kereta api dengan jalan raya yang dilalui oleh masyarakat. Apabila tidak dikelola dengan baik dan tidak dilengkapi dengan fasilitas keselamatan yang memadai, perlintasan sebidang dapat membahayakan keselamatan pengguna jalan maupun penumpang kereta api.

Dalam konteks penelitian ini, kebijakan penutupan perlintasan sebidang tanpa izin serta peningkatan fasilitas keselamatan sebagaimana diatur dalam

³⁰ Ibrahim Ahmad Harun, "Implementasi Konsep Maslahah Dalam Ekonomi Islam Menurut Tokoh Islam Dan Jumhur Ulama," *Jurnal Economina* 1, no. 3 (2022): 567–77. <https://ejournal.45mataram.or.id/index.php/economina/article/view/132>

Pasal 2 Ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 dapat dipahami sebagai upaya pemerintah dalam mewujudkan masalah. Kebijakan tersebut bertujuan untuk mengurangi risiko kecelakaan, melindungi keselamatan masyarakat, serta mencegah terjadinya kerugian yang lebih besar. Meskipun kebijakan penutupan perlintasan sebidang dapat menimbulkan ketidaknyamanan bagi sebagian masyarakat, seperti harus menempuh jarak yang lebih jauh, namun kebijakan tersebut tetap dapat dibenarkan karena manfaat yang dihasilkan jauh lebih besar dibandingkan potensi mudarat yang mungkin terjadi.

Dengan demikian, teori *masalah* digunakan dalam penelitian ini sebagai kerangka analisis untuk menilai implementasi kebijakan penutupan perlintasan sebidang di Kabupaten Banyuwangi. Melalui pendekatan *masalah*, penelitian ini tidak hanya menilai kebijakan dari aspek kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan, tetapi juga dari sisi kemanfaatan, perlindungan keselamatan jiwa, serta kepentingan umum yang menjadi tujuan utama dari kebijakan tersebut.³¹ Dengan begitu, kewajiban adanya palang pintu perlintasan sebidang merupakan salah satu wujud konsep *Maslahah* yang hadir sebagai landasan penting dalam mendukung kebijakan pemerintah yang bertujuan melindungi masyarakat dari bahaya dan menciptakan lingkungan yang lebih aman.³²

³¹ Muhammad Nazir Alias et al., “Perbezaan Antara Maslahah dalam Maqasid Syariah,” *Journal of Education and Social Sciences* 15, no. 1 (2020): 98–100. http://irep.iium.edu.my/83163/1/83163_Perbezaan%20antara%20masalah%20mursalah.pdf

³² Zainal Aris Masruchi, “Hukum Islam: Maslahah Berdasarkan Perspektif Empat Madzhab Dan Ahli Ushul Fiqh,” *Moderasi: Journal of Islamic Studies* 3, no. 1 (2023): 104-107.

BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian adalah penjelasan tentang semua proses kegiatan yang akan dilakukan dalam rangka untuk menjawab pokok permasalahan atau agar dapat membuktikan anggapan yang di jelaskan. Dalam penelitian, metode berperan penting karena menjadi pedoman untuk mendapatkan data secara objektif sesuai dengan bentuk penelitian, sifat, tujuan, dan juga pendekatan yang dipilih.

A. Jenis Penelitian

Jenis Penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan jenis penelitian hukum empiris yaitu melihat ketentuan hukum secara nyata dan meneliti bagaimana hukum tersebut berjalan di lingkungan masyarakat. Melalui penelitian lapangan sebagai data primer yang diperoleh langsung dari masyarakat terkait permasalahan perlintasan sebidang yang belum berpalang yang ada di Banyuwangi.

B. Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini ialah yuridis sosiologis yakni Penelitian yang mengkaji perilaku masyarakat yang timbul akibat berinteraksi dengan norma hukum.³³ Pendekatan Yuridis Sosiologis (Hukum Empiris) berfokus pada bagaimana peraturan (pasal 2 ayat 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018) diterapkan secara nyata di lapangan.

<https://ejournal.nuprobolinggo.or.id/index.php/moderasi/article/view/44>

³³ Sheyla Nichlatus Sovia, *Ragam metode penelitian hukum* (Kediri; Lembaga Studi Pidana 2022), 48

C. Lokasi Penelitian

Lokasi dalam penelitian ini berada di Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi, yang beralamat di jalan K.H. Agus Salim No. 83, Taman Baru, Mojopanggung, Kec. Giri, Kabupaten Banyuwangi, Jawa Timur.

D. Sumber Data

Data yang di dapat pada penelitian ini diperoleh dari dua sumber yaitu:

a. Sumber Data Primer

Sumber data primer adalah data yang semua keterangan untuk pertama kalinya dicatat oleh peneliti, dan data penelitian ini dikumpulkan langsung oleh peneliti.³⁴ Dengan melakukan pengamatan secara langsung dan wawancara dilakukan antara penulis dengan subjek dilapangan yaitu dari pihak Dishub Banyuwangi.

b. Sumber Data Sekunder

Sumber Data Sekunder yaitu data penelitian yang di gunakan oleh peneliti adalah data yang di sajikan oleh orang lain. Pada saat penelitian menggunakan Pasal 2 ayat 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 dan Peraturan Bupati Banyuwangi Nomor 39 Tahun 2024 sebagai sumber tertulis yang relevan dengan objek peneltiian yang berkaitan dengan judul skripsi ini.³⁵

³⁴ Ali Zainudin, *metode penelitian hukum* (Jakarta; Sinar Grafika 2009), 11

³⁵ Sheyla Nichlatus Sovia, *Ragam metode penelitian hukum* (Kediri; Lembaga Studi Pidana 2022), 45

E. Metode Pengumpulan Data

Penulis menggunakan Teknik yang sesuai untuk mendapatkan data yang akurat meliputi:

a. Wawancara

Wawancara dilakukan melalui tanya jawab secara langsung antara peneliti dengan informan dengan pihak kepala seksi Perkereta Apian Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi dan Masyarakat sekitar perlintasan.³⁶

b. Dokumentasi

Dalam penelitian ini hasil dokumentasi berupa foto perlintasan sebidang di kabupaten Banyuwangi, dan juga dokumentasi dengan pihak yang di wawancarai.

³⁶ Sigit Sapto Nugroho dkk, *Metodologi Riset Hukum* (Surakarta;Oase Pustaka,2020),71

F. Metode Pengolahan Data

Untuk memperoleh hasil dari data yang telah dikumpulkan, penulis akan melakukan pengolahan data melalui:

a. Pemeriksaan Data (*Editing*)

Dengan memeriksa hasil wawancara yang dilakukan antara penulis Pegawai dan staf di Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi agar benar-benar mendapatkan hasil yang akurat.

b. Klasifikasi (*Classifying*)

Setelah dilakukannya pemeriksaan data, kemudian data tersebut dikelompokkan sesuai pada fokus penelitiannya. Metode ini dilakukan agar dapat mempermudah penulis dalam membaca data. Dengan membedakan antara data dari Dinas Perhubungan kabupaten Banyuwangi dengan data kondisi langsung perlintasan kereta yang ada di Kabupaten Banyuwangi.

c. Analisis (*Analysing*)

Setelah data terkumpul, berikutnya melakukan analisis terhadap seluruh data yang telah didapat tersebut. Analisis merupakan sebuah proses penguraian data untuk mendapatkan gambaran jawaban dari rumusan masalah yang tercantum di dalam penelitian. Pada tahap ini, penulis menggunakan analisis deskriptif, dengan menjelaskan hasil wawancara dengan para pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi yang kemudian disesuaikan dengan teori yang penulis gunakan dalam penelitian.

d. Kesimpulan (*Concluding*)

Kesimpulan ialah tahapan terakhir yang diperoleh dari hasil pengolahan data dalam penelitian. Kesimpulan mengandung jawaban dari rumusan masalah mengenai Implementasi Pasal 2 ayat 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 Terkait Penutupan Perlintasan Sebidang (Studi di Dishub Pemda Banyuwangi) Di kesimpulan ini, penulis menyajikan jawaban secara ringkas dari hasil analisis yang telah dilakukan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Lokasi Penelitian

1. Tugas Dan fungsi Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi

Kabupaten Banyuwangi merupakan wilayah yang terletak paling timur di pulau Jawa, salah satu daerah dengan jalur rel yang aktif dikawasan pemukiman dengan perkembangan yang pesat. Perlintasan sebidang Kereta Api di Banyuwangi ada sejumlah 88 perlintasan sebidang dan 16 perlintasan tidak sebidang (*flyover/underpass*). Dan ada 24 perlintasan resmi sebidang yang ada di Banyuwangi yang belum terpasang palang pintu perlintasan.³⁷

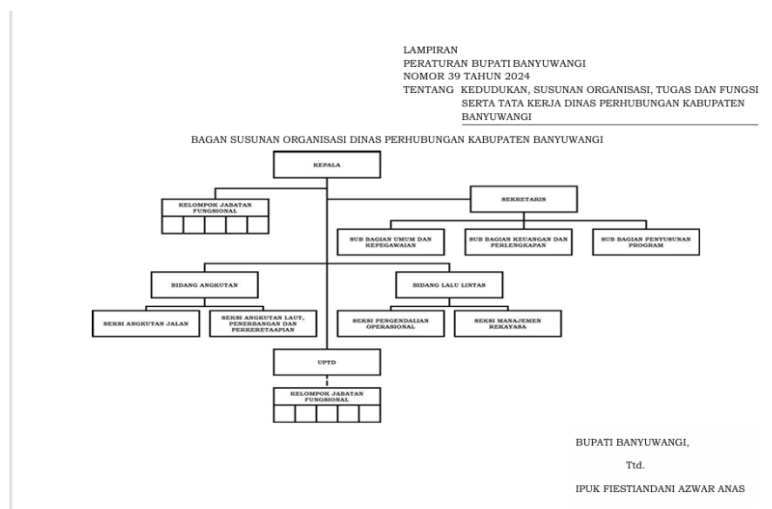
Hal ini merupakan tanggung jawab Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi dalam menyelesaikan masalah ini, guna menjaga keselamatan masarakat pengguna jalan dan juga penumpang Kereta Api.³⁸ Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi Adalah pemerintah daerah yang mempunyai tanggung jawab untuk menjalankan urusan pemerintah di bidang perhubungan darat,laut,dan udara di daerah Kabupaten Banyuwangi. Dinas Perhubungan Kabaupaten Banyuwangi terletak di jalan K.H. Agus Salim No. 83, Taman Baru, Mojopanggung, Kec. Giri, Kabupaten Banyuwangi, Jawa Timur. Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi memiliki tugas dan fungsi sebagai berikut:

³⁷ Data Pelintasan Kereta Api Kabupaten Banyuwangi tahun 2025 (dari Dishub)

³⁸ Kementrian Perhubungan, “Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan.”

- a. Dinas merupakan unsur pelaksana Urusan Pemerintahan bidang Perhubungan yang menjadi kewenangan daerah.
- b. Dinas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dipimpin oleh Kepala Dinas yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Bupati melalui Sekretaris Daerah.
- c. Dinas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mempunyai tugas membantu Bupati melaksanakan Urusan Pemerintahan dibidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah dan tugas pembantuan yang diberikan kepada kabupaten.
- d. Dinas dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (3) menyelenggarakan fungsi:
 - a. perumusan kebijakan, pedoman dan standar teknis pelaksanaan bidang perhubungan;
 - b. melaksanakan kebijakan dibidang perhubungan;
 - c. pembangunan, pengembangan, pembinaan, pemantauan, pengendalian dan evaluasi kegiatan maupun usaha dibidang perhubungan;
 - d. pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor angkutan penumpang umum dan angkutan barang;
 - e. pengawasan dan pengendalian izin dibidang perhubungan;
 - f. pemberian dukungan teknis kepada masyarakat dan perangkat daerah dibidang perhubungan;

- g. penegakan peraturan perhubungan; perundang-undangan dibidang perhubungan
- h. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Bupati terkait dengan tugas dan fungsinya.³⁹



Gambar 4. 1 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi

(sumber : lampiran Peraturan Bupati Banyuwangi nomor 39 tahun 2024)

2. Kondisi Perlintasan Sebidang Di kabupaten Banyuwangi

Di kabupaten Banyuwangi terdapat dua puluh empat Perlintasan Sebidang resmi yang belum tersedia pintu perlintasan. Ada perlintasan sebidang di Banyuwangi juga tidak terpasang rambu peringatan sederhana, hal ini membuat Masyarakat pengguna jalan harus selalu memperhatikan dan berhati – hati di sekitar perlintasan sebidang itu. Kondisi fisik pada salah

³⁹ Perbub Banyuwangi, “Peraturan Bupati Banyuwangi No. 39 Tahun 2024 Dinas Perhubungan,” *Peraturan Bupati*, 2024, 16.

satu perlintasan juga kurang memenuhi standar keselamatan, seperti belum tersedianya ruang pandang, jalur yang sempit namun dapat dilalui mobil roda empat, serta pencahayaan yang sedikit Ketika dimalam hari.

Jumlah perlintasan sebidang yang belum dilengkapi palang pintu di Kabupaten Banyuwangi menunjukkan bahwa sistem pengelolaan keselamatan pada jalur perlintasan masih membutuhkan perhatian dan penanganan yang jauh lebih optimal. Kondisi ini mencerminkan bahwa fasilitas keselamatan yang tersedia belum mampu memenuhi standar minimal yang seharusnya ada pada perlintasan sebidang, terutama pada lokasi yang sering dilalui masyarakat setiap hari. Keterbatasan fasilitas keselamatan tersebut membuat sebagian besar pengguna jalan terpaksa mengandalkan cara-cara sederhana untuk memastikan kondisi aman sebelum melintas, seperti meminta bantuan sukarelawan, melihat kondisi jalur secara langsung, atau hanya mengandalkan pendengaran untuk mengetahui apakah ada kereta yang akan datang. Padahal, cara tersebut sangat berisiko mengingat kereta api memiliki kecepatan tinggi, tidak dapat berhenti secara mendadak, serta membutuhkan jarak pengereman yang panjang.

Kondisi ini tentu sangat membahayakan keselamatan pengguna jalan, baik pengendara kendaraan bermotor maupun pejalan kaki, karena minimnya peringatan visual maupun audio membuat mereka rentan terhadap kecelakaan. Dengan total dua puluh empat perlintasan sebidang tanpa pintu yang tersebar di Kabupaten Banyuwangi, jelas bahwa masih

diperlukan peningkatan fasilitas keselamatan secara menyeluruh, mulai dari pemasangan rambu, lampu peringatan, alarm, hingga kehadiran petugas penjaga perlintasan di titik-titik rawan. Tidak adanya palang pintu pada perlintasan tersebut menjadi tantangan besar bagi Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi untuk memastikan bahwa seluruh perlintasan dapat berfungsi dengan aman sesuai regulasi yang berlaku.

Lebih jauh lagi, keberadaan perlintasan sebidang yang belum berpalang juga menggambarkan betapa pentingnya upaya peningkatan pengawasan dan penertiban di lapangan. Tanpa pengawasan yang memadai, risiko kecelakaan akan terus meningkat seiring dengan mobilitas masyarakat yang semakin tinggi. Oleh sebab itu, Dinas Perhubungan dituntut untuk bekerja lebih proaktif dalam melakukan pemantauan, melakukan evaluasi berkala, serta merencanakan program perbaikan dengan melibatkan kolaborasi bersama berbagai pihak terkait. Semua upaya ini bertujuan untuk memberikan jaminan keselamatan yang lebih optimal bagi masyarakat pengguna jalan maupun penumpang kereta api, sehingga perlintasan sebidang yang ada tidak lagi menjadi titik rawan kecelakaan, tetapi dapat berfungsi secara aman dan sesuai standar keselamatan perkeretaapian.



Gambar 4. 2 Perlintasan Sebidang Liar (Tanpa Izin)



Gambar 4. 3 Perlintasan Sebidang Resmi Tanpa Palang Perlintasan

B. Implementasi dan faktor penghambat pelaksanaan Pasal 2 Ayat (3)

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 Oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi

Kesuksesan Implementasi kebijakan karena beberapa faktor yaitu, standar dan tujuan kebijakan itu sendiri, sumber daya, karakteristik pada pelaksanaan, serta kondisi sosial dan ekonomi.⁴⁰ Unsur dari faktor itu sendiri menjelaskan bahwa Implementasi dapat dilihat dari sejauh mana

⁴⁰ Imelda Martinelli et al., “Implementasi Hukum Perikatan Dalam Masyarakat” 8, no. 1 (2024): 821–28.

pelaksanaannya berhasil, kurang berhasil, atau bahkan gagal, yang ditinjau melalui hasil yang dicapai (*outcomes*). Sebab dalam prosesnya terdapat banyak pihak yang dapat memberikan pengaruh akan keberhasilan dan juga pemberi dukungan atau dapat juga menghambat tercapainya tujuan kebijakan

Dalam Pasal 2 ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 tahun 2018 tentang peningkatan keselamatan perlintasan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan, yang berbunyi ” untuk menjamin keselamatan masyarakat pengguna jalan , perlintasan sebidang yang telah beroperasi sebelum peraturan menteri ini berlaku dan belum dilengkapi peralatan keselamatan perlintasan sebidang , harus dilakukan pengelolaan” ,selanjutnya pada ayat ke 3 berbunyi “perlintasan sebidang yang tidak memiliki Nomor JPL, tidak dijaga, dan/atau tidak berpintu yang lebarnya kurang dari 2 m (dua meter) harus ditutup atau dilakukan normalisasi jalur kereta Api. ” ⁴¹ hal ini perlu adanya pengawasan dari dinas perhubungan di daerah setempat.

Sesuai hasil data dan wawancara pihak Dishub ada 24 perlintasan sebidang milik Dishub dan ada 23 perlintasan liar yang belum ditutup yang ada di Kabupaten Banyuwangi.

“ya mba memang masih ada sesuai data yang saya berikan, ada 23 yang liar dan ada 24 yang milik kami yang belum terpasang palang pintunya “ ujar pihak Dishub.

Dari jumlah yang ada menunjukan masih sangat perlu adanya pengawasan dalam masalah terkait perlintasan sebidang tanpa palang di

⁴¹ Kementrian Perhubungan, “Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan,” 2018, 6-7.

Banyuwangi sendiri. Pengawasan Perlintasan Sebidang maupun tidak Sebidang oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi dilaksanakan sebagai bentuk Upaya untuk memastikan setiap perlintasan telah memenuhi standart keselamatan yang sudah ditetapkan oleh pemerintah. Implementasinya dilaksanakan melalui beberapa bentuk kegiatan yang meliputi pendataan, pemantauan lapangan, dan koordinasi dengan instansi terkait. Koordinasi dengan intasnsi terkait yaitu pada PT. KAI yang berkoordinasi dengan Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi seperti sesuai yang disampaikan oleh petugas Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi :

“jadi gini lo mba saya jelaskan nggeh,PT KAI itu adalah operator dia tidak memiliki kewenangan untuk pengelolaan sesuai kelas jalan,mba gitu, jika jalan nasional KAI itu ya tetap meminta dananya ke negara,semua asset milik pemerintah, KAI hanya operator yang melakukan ,pengelolaan di perlintasan,meskipun KAI gapunya wewenangan akan hal itu, kita Dishub tetap harus berkoordinasi dengan KAI karna kalo tanpa koordinasi nanti malah miskom semua, begitu mba alasannya ”⁴²

Berdasarkan wawancara tersebut dapat di jelaskan jika PT KAI hanya sebagai pihak operatornya dan PT KAI tidak memiliki kewenangan atas pengelolaan yang sesuai dengan kelas jalan seperti jalan Negara, Provinsi, ataupun Daerah/Kabupaten namun meskipun begtu Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi tetap berkooordinasi dengan PT KAI, dapat di simpulkan jika kewenangan melakukan implementasi pada Pasal 2 Ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 sepenuhnya di berikan kepada Dishub namun tetap berkoordinasi dengan pihak -pihak terkait demi kepentingan bersama. Maka dari itu, Implementasi Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi tentang peningkatan fasilitas yaitu penyediaan palang perlintasan harus terlaksana dengan baik.

⁴² Ardhan Aprlianto wawancara (Banyuwangi, 22 Oktober 2025)

Prosedur Pemasangan dan Penutupan perlintasan sebidang di Kabupaten Banyuwangi dilakukan menggunakan Pasal 2 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018. Perlintasan dibagi menjadi dua yaitu: perlintasan sebidang dan perlintasan tidak sebidang. Perlintasan sebidang juga dibagi dua, yaitu perlintasan resmi dijaga atau tidak dijaga dan perlintasan liar (perlintasan yang tidak mempunyai izin).

Prosedur pemasangannya sesuai wawancara dengan Petugas Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi:

“terkait teknis pemasangannya sendiri ya mba, yang pertama itu dari penetapannya dulu sesuai apa tidak itu anggaran dan kepentingannya itu apa, apakah penting atau bisa di dahulukan yang lebih penting, seperti penilaian Tingkat risikonya kayak apa kalo ga dikelola atau ditutup ini bakal banyak terjadi kecelakaan kah, dan kelayakan perlintasan layak dikelola atau ditutup saja, karnakan kita gabisa semena mena dalam membuat keputusan, pemasangan palang itu gamurah mba, tapi juga lebih mahal pengelolaannya karna harus merawat dan menjaga kan istilahnya, lalu jika sudah diputuskan Keputusan mau ditutup apa dikelola, baru lanjut jika dikelola selanjutnya pasti akan ada penjagaan, lalu diberikan pos jaga, baru dipasang palangnya, trus kalo ditutup ya berarti kepentingannya tidak sesuai aturan palang yang berhak dipasang dan anggarannya juga kurang maka akan ditutup.”⁴³

Berdasarkan wawancara tersebut dapat di pahami bahwa sebelum dipasang (dikekola) ataupun di tutupnya perlintasan sebidang baik resmi atau liar (tanpa izin), harus melewati beberapa proses, hal ini dilakukan sebab terbatasnya anggaran yang ada, dan juga masih banyak jumlah perlintasan sebidang yang ada di Banyuwangi yang belum berpalang.

Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi melakukan beberapa Upaya penanganan perlintasan sebidang yang tidak berpalang untuk mengurangi risiko kecelakaan juga meningkatkan keselamatan seperti hasil wawancara

⁴³ Ardhan Aprilianto wawancara (Banyuwangi, 14 November 2025)

dengan Kepala bagian Perkeretaapian, beliau berkata

*“ ya mbak, Dishub pasti melakukan Upaya nya setiap 3 bulan sekali Dishub melakukan Kampanye Keselamatan kepada masyarakat yang ada disekitar perlintasan dengan tujuan kayak untuk mengingatkan, menyadarkan masyarakat untuk mematuhi juga behati hati setiap melewati perlintasan sebidang tersebut, dengan narasumber yang sudah lolos sertifikat diklat tentang keselamatan dimadiun, Upaya selanjutnya jika belum bisa memasang palang, biasanya Dishub itu mengupayakan memasang setidaknya rambu - rambu peringatan akan perlintasan Kereta agar ya lebih di minimalisirkan potensi kecelakaan pada perlintasan sebidangnya, begitu mba ”.*⁴⁴

Seperti yang disampaikan Dinas Perhubungan diatas, ada dua Upaya yang telah dilakukan yaitu Melakukan Kampanye Keselamatan, Kampanye keselamatan dilaksanakan setiap tahun oleh Dinas Perhubungan dengan Narasumber yang sudah bersertifikat dan layak memberikan materi keselamatan kepada Masyarakat sekitar perlintasan, sebagai Upaya melindungi Masyarakat sekitar dengan narasumber yang wajib lolos pelatihan materi keselamatan yang di selenggarakan di Madiun. Lalu upaya yang kedua yaitu Memasang Rambu-rambu Keselamatan, Rambu – rambu yang dipasang seperti rambu peringatan kereta api, dan rambu batas kecepatan sebagai Upaya Solusi awal sembari menunggu adanya perlengkapan keselamatan yang memadai.

Berdasarkan hasil wawancara dan dokumentasi di lapangan terkait Implementasii Pasal 2 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 tahun 2018 perihal penanganan perlintasan sebidang yang tidak adanya palang pintu di Kabupaten Banyuwangi, memperoleh beberapa temuan penting yaitu :

⁴⁴ Ardhan Aprilianti wawancara (Banyuwangi, 22 Oktober 2025)

Masih banyak perlintasan sebidang yang tidak berizin (Liar) yang masih beroperasi. Peneliti menemukan jika terdapat sejumlah 23 perlintasan sebidang liar yang masih beroperasi di Banyuwangi yang dibangun oleh Masyarakat serta tidak mempunyai nomor JPL (jalur perlintasan langsung), dan juga terdapat 24 perlintasan sebidang resmi yang belum dikelola atau belum terpasang palang pintu, hal ini menunjukkan jika regulasi implementasi belum berjalan secara maksimal.⁴⁵ karena peneliti menemukan beberapa hal dari hasil wawancara tersebut yang pertama yaitu Upaya pengawasan sudah dilakukan oleh Dishub namun belum merata.

Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi sudah melaksanakan pengawasan secara rutin seperti evaluasi monitoring minimal satu tahun sekali, dan pengawasan langsung kelapangan, tetapi pada pelaksanaannya belum merata disebabkan terbatasnya Sumber Daya Manusia dan anggaran, sehingga masih banyak perlintasan yang belum terpantau secara rutin. Yang kedua yaitu Penutupan Perlintasan tidak mempunyai Izin masih belum optimal

Adanya rekomendasi seputar teknis penutupan perlintasan ilegal berbahaya, pada realisasi dilapangan masih terbatas. Peneliti menemukan adanya perlintasan ditutup oleh Dishub namun dibuka Kembali oleh Masyarakat. Yang ketiga Fasilitas Keselamatan Belum Memenuhi Standar, peneliti menemukan perlintasan tidak memiliki nomor JPL (Jalur Perlintasan Langsung), rambu- rambu peringatan dan juga penjaga perlintasan. Hal ini

⁴⁵ Data Pelintasan Kereta Api Kabupaten Banyuwangi tahun 2025 (dari Dishub)

menunjukkan jika standar keselamatan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 tahun 2018 belum terpenuhi secara menyeluruh. Pada Implementasi Pasal 2 Ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi memberikan berbagai dampak baik itu dampak positif atau negatif terkait keselamatan Transportasi, Masyarakat, dan juga penumpang Kereta.

Dampak bermunculan akibat adanya tindak pengawasan, adanya normalisasi, dan penutupan perlintasan sebidang yang resmi maupun liar (tidak memiliki izin). Jika implementasi dapat berjalan baik maka akan membuat dampak sebagai berikut, yang pertama Dampak pada Keselamatan Pengguna Jalan Implementasi pada penanganan perlintasan siding memberikan beberapa dampak keselamatan : Penurunan risiko kecelakaan, Dengan upaya memasang rambu-rambu perlintasan dan Upaya kampanye keselamatan untuk Masyarakat berdampak Masyarakat mulai lebih berhati-hati Ketika melintasi perlintasan Peningkatan Upaya Kesadaran para pengguna Jalan.

Dengan sosialisasi atau kampanye keselamatan oleh Dishub bertujuan agar Masyarakat lebih memahami pentingnya berhenti, melihat dan mendengar sebelum melintas. Sebab perlintasan sebidang diberikan pintu akan. Dan yang kedua akan berdampak Terhadap Operasional Kereta Api seperti Kelancaran operasional kereta

Akibat ada pengurangan aktivitas yang tidak memiliki izin resmi serta kepatuhan Masyarakat untuk mematuhi rambu-rambu perlintasan perjalanan

kereta akan lebih aman dan juga terhindar dari kondisi darurat. Dampak selanjutnya yaitu Kelancaran operasional kereta Akibat ada pengurangan aktivitas yang tidak memiliki izin resmi serta kepatuhan Masyarakat untuk mematuhi rambu- rambu perlintasan perjalanan kereta akan lebih aman dan juga terhindar dari kondisi darurat. Dan juga Peningkatan ketepatan waktu kereta Jika terjadi kecelakaan di perlintasan sebidang akan menyebabkan adanya keterlambatan kereta. Pencegahan kecelakaan akan mengurangi keterlambatan tersebut.

Secara menyeluruh, Implementasi Pasal 2 Ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 di Kabupaten Banyuwangi telah berlangsung melalui pendataan monitoring, pengawasan, kampanye, serta Koordinasi antar instansi terkait. Tetapi, pada pelaksanaannya belum dapat efektif sebab hambatan teknis, anggaran dan sosial.⁴⁶

Temuan pada penelitian ini menunjukkan adanya hal kesenjangan antar ketentuan regulasi dengan praktik di lapangan. Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi telah berusaha melakukan segala Upaya agar sesuai dalam regulasinya namun belum bisa secara penuh akibat banyaknya keterbatasan seperti anggaran, Sumber Daya Manusia, dan juga respon Masyarakat.⁴⁷

C. Faktor- Faktor Penghambat Implementasi

Saat pelaksanaan pengawasan terkait perlintasan sebidang yang belum

⁴⁶ Kementrian Perhubungan, "Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan."

⁴⁷ Harun, "Implementasi Konsep Masalah Mursalah Dalam Ekonomi Islam Menurut Tokoh Islam Dan Jumhur Ulama."

berpalang, Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi menghadapi beberapa hambatan yang mempengaruhi Implementasi Pasal 2 Ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018. Mulai dari hambatan Teknis, Anggaran, Dan Masyarakat, seperti yang disampaikan oleh petugas Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi :

“ tentu ada mba, biasanya kami itu ya mba terhambat dari prasarana teknisnya, terus dari dananya karna seperti yang saya ucapkan tadi kan pengelolaan perlintasan sebidang itu tidak murah dan harus ada dananya terus menerus mengelola itu kan sama sepeerti merawat pastilah harus dengan baik, dan juga anggaran pemasangan palang aja jugaa mahal mbaa, dan juga kadang dari Masyarakat juga ada kendalanya apalagi masyarakat yang ikut membangun perlintasan liar pasti ada penolakan sebab membuat mereka kehilangan akses melewati rel yang mereka bangun sendiri, terkadang ya mba meskipun sudah ditutup mereka buka jalan sendiri bahkan ada yang sampai di cor sendiri oleh mereka gitu”.⁴⁸

Berdasarkan wawancara diatas dengan pegawai Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi ternyata masih mengalami beberapa hambatan, diantaranya Hambatan Teknis (Sarana dan Prasarana). Keterbatasan fasilitas Sarana dan Prasarana fisik pada perlintasan sebidang merupakan salah satu hambatan pertama, di Banyuwangi masih banyak perlintasan sebidang yang tidak memiliki rambu peringatan, dan lampu pencahayaan di malam hari yang baik. Selanjutnya dan yang paling penting yaitu Hambatan Anggaran, Pembangunan palang pintu perlintasan serta sistem keselamatan butuh biaya yang tidak sedikit, sementara anggaran yang ada harus berbagi dengan program-program Dishub lainnya, dan juga Ketika sudah terpasangnya pintu perlintasan juga harus ada anggaran biaya perawatannya dan menggaji para petugas

⁴⁸ Ardhan Aprlianto wawancara (Banyuwangi, 22 Oktober 2025)

penjaga pos perlintasan sebidang.

Anggaran yang digunakan merupakan dana Anggaran Pendapatan Dan Belanja Daerah (APBD) dan Anggaran Pendapatan Dan Belanja Negara (APBN) sesuai tahun di pemasangan Pintu perlintasan. Selanjutnya yaitu Hambatan sosial dan Masyarakat, Dilakukannya pengelolaan atau penutupan perlintasan sebidang, sebab perlintasan sebidang yang sering ditutup merupakan perlintasan liar tanpa izin yang didirikan oleh Masyarakat sekitar perlintasan, seperti yang disampaikan oleh salah satu warga:

“ ya gasuka aja mba, karna kan yang pertama ini kita buat sendiri ya, kita bangun sendiri, memakai uang kita sendiri, masa iya tiba tiba ditutup, ya baiknya jangan ditutup mba karna warga di sekitar perlintasan itu butuh kalo misl ditutup harus muter dong kan ya mba, mangkannya pasti adalah warga yang tidak suka dengan hal ini ”⁴⁹

Berdasarkan hasil wawancara dengan salah satu warga yang menolak akan penutupan pada perlintasan sebidang dapat di simpulkan bahwa ada warga yang menolak dan juga masuk menjadi hambatan pada Implementasi Pasal 2 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018. Peneliti menemukan beberapa hasil dari wawancara tersebut yang pertama yaitu Fasilitas Keselamatan Belum Memenuhi Standar Peneliti menemukan perlintasan tidak memiliki nomor JPL (Jalur Perlintasan Langsung), rambu- rambu peringatan dan juga penjaga perlintasan. Hal ini menunjukan jika standar keselamatan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 tahun 2018 belum terpenuhi secara

⁴⁹ Eny Pujianti wawancara (Banyuwangi, 22 Oktober 2025)

menyeluruh. Yang kedua Masih ada faktor penolakan dari Masyarakat.

Peneliti menemukan jika pengaruh respon Masyarakat juga menjadi kendala dalam Implementasi penutupan perlintasan. Beberapa Masyarakat bergantung pada akses tersebut untuk menunjang kegiatan sehari – hari mereka, sehingga kebijakan keselamatan ini menjadi bertentangan dengan Masyarakat sekitar , dan upaya normalisasi sudah dilakukan, namun terbatas. Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi sudah mengupayakan normalisasi, seperti pemasangan rambu-rambu keselamatan serta sosialisasi tentang keselamatan, namun normalisasi ini belum dapat menjangkau seluruh kekurangan yang ada.

Dampak pada Masyarakat sangat beragam, ada yang positif dan negatif. Dampak positifnya Adalah Masyarakat sekitar rel akan merasa lebih aman sebab adanya pengelolaan pada berlintasan sebidang dekat rumah mereka, dan juga penutupan perlintasan liar yang tidak berizin. Dampak negatif nya sendiri Adalah mungkin dari penutupan perlintasan illegal/ liar yang tidak memiliki izin, sebab mereka sendiri yang membangunnya jadinya terhalangi akses melewati perlintasan yang telah ditutup tersebut.

D. Prespektif Masalah Mursalah

Pada perspektif Implementasi Pasal 2 Ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 terkait penutupan perlintasan sebidang tanpa izin oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi dapat ditinjau melalui perspektif *masalah* sebagai prinsip dalam hukum Islam yang berorientasi pada kemanfaatan dan pencegahan kemudharatan. *Masalah* menempatkan keselamatan jiwa manusia sebagai kepentingan utama yang harus

dijaga dalam setiap kebijakan publik, terutama yang berkaitan langsung dengan keselamatan masyarakat. Oleh karena itu, kebijakan penutupan perlintasan sebidang tanpa izin dan peningkatan fasilitas keselamatan pada perlintasan resmi merupakan bentuk upaya untuk mewujudkan kemaslahatan bagi masyarakat luas.

Perlintasan sebidang merupakan titik rawan kecelakaan karena mempertemukan jalur kereta api dengan jalan raya yang digunakan oleh masyarakat. Kondisi perlintasan sebidang di Kabupaten Banyuwangi yang masih banyak belum dilengkapi palang pintu, rambu, serta sistem peringatan menunjukkan adanya potensi bahaya yang tinggi bagi pengguna jalan dan penumpang kereta api. Dalam konteks *masalah*, kondisi tersebut harus segera ditangani karena berpotensi menimbulkan kemudharatan berupa kecelakaan yang dapat merenggut nyawa manusia. Dengan demikian, upaya Dishub Banyuwangi dalam melakukan pendataan, pengawasan, serta penutupan perlintasan sebidang tanpa izin merupakan langkah yang sejalan dengan tujuan masalah, yaitu mencegah terjadinya bahaya dan melindungi keselamatan masyarakat.

Kebijakan penutupan perlintasan sebidang tanpa izin juga mencerminkan prinsip masalah dalam mendahulukan kepentingan umum di atas kepentingan individu. Meskipun penutupan perlintasan liar dapat menimbulkan ketidaknyamanan bagi sebagian masyarakat karena harus menempuh jarak yang lebih jauh, kebijakan tersebut tetap dapat dibenarkan karena bertujuan untuk mencegah risiko kecelakaan yang lebih besar. Dalam perspektif *masalah*,

manfaat berupa peningkatan keselamatan publik jauh lebih besar dibandingkan dampak negatif yang bersifat sementara dan dapat diminimalkan melalui penyediaan akses alternatif serta sosialisasi yang baik kepada masyarakat.

Namun demikian, hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan tersebut belum berjalan secara optimal. Masih ditemukannya perlintasan sebidang tanpa palang pintu dan adanya perlintasan liar yang kembali dibuka oleh masyarakat menunjukkan bahwa upaya mewujudkan *masalah* belum sepenuhnya tercapai. Hambatan seperti keterbatasan anggaran, kurangnya fasilitas keselamatan, serta minimnya sumber daya manusia menjadi faktor penghambat utama dalam pelaksanaan kebijakan. Dalam perspektif *masalah*, kondisi ini menuntut adanya upaya lanjutan dari pemerintah daerah untuk memperkuat komitmen dalam mewujudkan keselamatan masyarakat secara menyeluruh.

Selain itu, penerapan *masalah* juga mengharuskan adanya keterlibatan masyarakat dalam menjaga keselamatan di perlintasan sebidang. Kesadaran masyarakat terhadap bahaya perlintasan liar dan pentingnya mematuhi aturan keselamatan merupakan bagian penting dalam mewujudkan kemaslahatan bersama. Oleh karena itu, upaya sosialisasi dan edukasi yang dilakukan oleh Dishub Banyuwangi perlu ditingkatkan agar masyarakat tidak hanya memahami aturan, tetapi juga menyadari bahwa kebijakan tersebut dibuat demi keselamatan mereka sendiri.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa implementasi Pasal 2 Ayat (3)

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi secara normatif telah sejalan dengan prinsip *maslahah* karena bertujuan untuk melindungi keselamatan jiwa dan mencegah terjadinya kemudharatan. Akan tetapi, dalam praktiknya, kebijakan tersebut masih memerlukan penguatan dari sisi fasilitas, pengawasan, serta dukungan masyarakat agar tujuan *maslahah* dapat tercapai secara optimal dan berkelanjutan.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Sesuai hasil pada penelitian ini mengenai Implementasi Pasal 2 Ayat (3) Nomor 94 Tahun 2018 tentang penutupan perlintasan sebidang yang tidak berpalang oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi, bisa di jadikan beberapa Kesimpulan yaitu :

Berdasarkan hasil penelitian mengenai Implementasi Pasal 2 Ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 terkait penutupan perlintasan sebidang oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi, dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan kebijakan ini pada dasarnya telah berjalan, namun belum dapat dikatakan optimal. Dishub Banyuwangi sudah melakukan berbagai upaya seperti pendataan, monitoring, pemasangan rambu keselamatan, kampanye edukasi kepada masyarakat, serta melakukan koordinasi lintas instansi. Akan tetapi, implementasi tersebut belum merata pada seluruh perlintasan, khususnya pada perlintasan sebidang yang tidak memiliki palang pintu, rambu, pencahayaan, maupun penjaga. Banyaknya perlintasan liar tanpa izin yang masih digunakan masyarakat juga menunjukkan bahwa pengawasan dan tindakan penutupan belum dapat dijalankan sepenuhnya.

Selain itu, ditemukan bahwa hambatan terbesar berasal dari keterbatasan anggaran, kurangnya sumber daya manusia seperti penjaga perlintasan, serta adanya penolakan masyarakat yang merasa terganggu aksesnya ketika perlintasan liar ditutup. Masyarakat yang bergantung pada akses tersebut sering

membuka kembali perlintasan yang telah ditutup, sehingga menimbulkan kesenjangan antara aturan yang ditetapkan dan kondisi di lapangan. Keterbatasan fasilitas keselamatan seperti tidak adanya lampu kedip, alarm, maupun nomor JPL pada sebagian perlintasan juga menjadi bukti bahwa ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 belum dapat terpenuhi secara menyeluruh.

Jika Berdasarkan hasil penelitian mengenai implementasi Pasal 2 Ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 tentang penutupan perlintasan sebidang tanpa izin oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi, dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan kebijakan tersebut secara normatif telah sejalan dengan prinsip *maslahah*, yaitu upaya untuk mewujudkan kemanfaatan dan mencegah terjadinya kemudharatan bagi masyarakat. Kebijakan penutupan perlintasan sebidang tanpa izin dan peningkatan fasilitas keselamatan merupakan bentuk perlindungan terhadap keselamatan jiwa (*hifdz al-nafs*) pengguna jalan dan penumpang kereta api, sehingga memiliki nilai kemaslahatan yang tinggi.

Namun demikian, hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan tersebut di lapangan belum sepenuhnya optimal. Masih ditemukannya perlintasan sebidang tanpa palang pintu, keterbatasan fasilitas keselamatan, serta adanya perlintasan liar yang kembali dibuka oleh masyarakat menunjukkan bahwa tujuan masalah belum sepenuhnya tercapai secara maksimal. Hambatan berupa keterbatasan anggaran, minimnya sumber daya manusia, serta rendahnya kesadaran masyarakat menjadi faktor utama yang

mempengaruhi belum optimalnya pencapaian kemaslahatan dalam kebijakan keselamatan perlintasan sebidang.

Dalam perspektif *masalah*, kondisi tersebut menegaskan bahwa kebijakan keselamatan tidak cukup hanya ditetapkan dalam bentuk regulasi, tetapi harus didukung dengan pelaksanaan yang efektif, pengawasan yang berkelanjutan, serta keterlibatan aktif masyarakat. Meskipun demikian, upaya yang telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi tetap menunjukkan adanya komitmen pemerintah daerah dalam mewujudkan keselamatan publik. Dengan adanya peningkatan fasilitas keselamatan, penguatan koordinasi antarinstansi, serta sosialisasi yang berkesinambungan, diharapkan tujuan masalah berupa perlindungan keselamatan masyarakat dapat tercapai secara lebih optimal dan berkelanjutan.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan berbagai kendala yang ditemukan di lapangan, beberapa saran dapat diajukan untuk meningkatkan efektivitas implementasi Pasal 2 Ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018. Pertama, Pemerintah Daerah perlu meningkatkan alokasi anggaran yang diperuntukkan bagi pengadaan fasilitas keselamatan di perlintasan sebidang, seperti palang pintu otomatis, alarm peringatan kereta, lampu kedip, rambu-rambu keselamatan, dan sarana pendukung lainnya. Peningkatan anggaran ini sangat penting karena pemasangan fasilitas keselamatan bukan hanya membutuhkan biaya besar pada tahap pembangunan awal, tetapi juga memerlukan biaya perawatan rutin agar fasilitas tetap berfungsi dengan baik

dan tidak menjadi potensi bahaya baru apabila mengalami kerusakan. Selain itu, pemerintah perlu menyediakan anggaran khusus untuk memenuhi kebutuhan tenaga penjaga perlintasan yang kompeten, terutama pada titik-titik dengan tingkat lalu lintas yang tinggi atau sering terjadi pelanggaran.

Kedua, peningkatan sosialisasi kepada masyarakat harus dilakukan dengan metode yang lebih intensif, berkesinambungan, dan menyeluruh. Masyarakat yang tinggal di sekitar perlintasan sebidang perlu diberikan penjelasan yang jelas mengenai bahaya perlintasan liar, risiko kecelakaan, serta alasan penutupan akses yang tidak berizin. Edukasi hendaknya tidak terbatas pada penyuluhan formal, tetapi juga dilakukan melalui berbagai media seperti poster, baliho, media sosial, radio lokal, hingga melibatkan tokoh masyarakat dan perangkat desa untuk menyampaikan pesan keselamatan secara persuasif. Dengan pendekatan yang lebih komunikatif, diharapkan masyarakat tidak hanya memahami kebijakan pemerintah, tetapi juga menjadi lebih sadar dan bertanggung jawab dalam menjaga keselamatan diri sendiri serta lingkungan sekitarnya.

Ketiga, diperlukan penguatan kerja sama lintas instansi antara Dinas Perhubungan, PT KAI, Kepolisian, dan Pemerintah Desa. Kolaborasi ini penting untuk memastikan penutupan perlintasan liar berjalan efektif serta memudahkan koordinasi apabila ditemukan perlintasan baru yang dibuka tanpa izin. PT KAI dapat berkontribusi dengan menyediakan data teknis dan dukungan operasional, sementara Kepolisian membantu dalam aspek penegakan hukum terkait pelanggaran keselamatan. Pemerintah Desa juga perlu

dilibatkan untuk mendata dan mengawasi aktivitas masyarakat sekitar jalur rel guna mencegah pembukaan perlintasan liar secara mandiri.

Keempat, Pemerintah Daerah disarankan untuk membuat prioritas penanganan berdasarkan tingkat risiko pada setiap perlintasan. Dengan keterbatasan anggaran dan sumber daya, penanganan perlintasan sebidang sebaiknya difokuskan terlebih dahulu pada lokasi-lokasi yang memiliki tingkat kecelakaan tinggi, tingkat kepadatan lalu lintas besar, atau minim fasilitas keselamatan. Prioritas ini penting untuk memaksimalkan hasil penanganan dan meminimalkan potensi kecelakaan pada titik-titik rawan.

Kelima, perlu disusun SOP atau pedoman teknis yang lebih jelas mengenai prosedur penutupan, pengawasan, dan normalisasi perlintasan sebidang. SOP ini harus mudah dipahami serta memberikan panduan rinci bagi petugas di lapangan, sehingga setiap tindakan yang dilakukan sesuai dengan regulasi dan tidak menimbulkan kebingungan. SOP yang jelas akan membantu meningkatkan profesionalisme petugas dan mempercepat proses penanganan di lapangan.

Keenam, penggunaan teknologi sederhana namun efektif juga dapat dipertimbangkan, seperti pemasangan sensor kereta, cermin cembung, lampu berenergi surya, atau sistem alarm otomatis yang tidak memerlukan operator. Teknologi semacam ini dapat menjadi solusi praktis bagi perlintasan yang sulit dijaga secara manual atau berada di daerah terpencil.

Terakhir, perlu dilakukan evaluasi berkala terhadap efektivitas kebijakan penutupan perlintasan sebidang. Evaluasi ini dapat meliputi tingkat

kecelakaan sebelum dan sesudah penanganan, tingkat kepatuhan masyarakat, dan kondisi fasilitas keselamatan. Hasil evaluasi sangat penting untuk perbaikan berkelanjutan serta penyusunan strategi yang lebih tepat sasaran dalam meningkatkan keselamatan di perlintasan sebidang.

DAFTAR PUSTAKA

Peraturan Perundang – Undangan

Kementerian Perhubungan. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan. 2018

Buku

Nugroho, Sigit Sapto, & Syahril, Hilm. (2019). *Hukum Pengangkutan Indonesia*. Solo: Pustaka Iltizam.

Artikel Jurnal

Alias, Muhammad Nazir, Ahmad Muhammad Husni, Mohd Sham Kamis, Muhammad Adib Samsudin, Anwar Fakhri Omar, and Ahmad Irdha Mokhtar. “Perbedaan Antara Masalah Mursalah Dengan Maqasid Syariah.” *Journal of Education and Social Sciences* 15, no. 1 (2020): 97–104.

Harun, Ibrahim Ahmad. “Implementasi Konsep Masalah Mursalah Dalam Ekonomi Islam Menurut Tokoh Islam Dan Jumhur Ulama.” *Jurnal Economina* 1, no. 3 (2022): 563–77.
<https://doi.org/10.55681/economina.v1i3.132>.

Hermawan, Ahmad, Sampurna Dadi, and Ahmad Jayadi. “Kereta Api.” xx, no. xx (2020): 65–70.

Imron, Nanda Ahda, and Handoko Handoko. “Upaya Meningkatkan Keselamatan Pengguna Jalan Di Perlintasan Sebidang Melalui Pendekatan Partisipasi Masyarakat.” *Madiun Spoor: Jurnal*

- Pengabdian Masyarakat* 1, no. 2 (2021): 25–31.
<https://doi.org/10.37367/jpm.v1i2.183>.
- Leliana, Arinda, Visthika Imandita, Armyta Puspitasari, and Nurul Fitria Apriliani. “The Patterns and Accident Distribution Mapping At Rail Level Crossings in East Java.” *Jurnal Teknik Sipil: Rancang Bangun* 09, no. 01 (2023): 56–62. <http://doi.org/xxx>.
- Masruchi, Zainal Aris. “Hukum Islam: Masalah Mursalah Berdasarkan Perspektif Empat Madzhab Dan Ahli Ushul Fiqh.” *Moderasi: Journal of Islamic Studies* 3, no. 1 (2023): 102–30.
<https://doi.org/10.54471/moderasi.v3i1.44>.
- Nelansari, Zahra Fuadah, and Sri Surjani Tjahjawati. “Analisis Efektivitas Pesan Kampanye Peningkatan Keselamatan Di Perlintasan Sebidang PT KAI Daop 2 Bandung.” *Jurnal Komunikasi Nusantara* 4, no. 2 (2022): 223–36. <https://doi.org/10.33366/jkn.v4i2.160>.
- Oktaria, Dhina Setyo. “Aspek Hukum Perlintasan Sebidang Bagi Penjaga Perlintasan Sebidang Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro.” *Jurnal Dedikasi Hukum* 2, no. 1 (2022): 12–23.
<https://doi.org/10.22219/jdh.v2i1.19498>.
- Palang, Pengembangan, Pintu Perlintasan, and Kereta Api. “Pengembangan Palang Pintu Perlintasan Kereta Api Dengan Kendali Remot Dan Sensor Getar Dengan LDmicro.” 32, no. 2 (2022): 275–85.
- Priyanto, Sapto, Edi Nyoto Marsusiadi, Erifendi Churniawan, and M. Nurhadi. “Sosialisasi Keselamatan Terhadap Sukarelawan Penjaga

- Pintu Perlindungan Sebidang Kereta Api Tanpa Palang Pintu Di Wilayah Daerah Operasi VII Madiun.” *Jurnal Locus Penelitian Dan Pengabdian* 2, no. 2 (2023): 145–53. <https://doi.org/10.58344/locus.v2i2.880>.
- Oyi Adi Sutrisno, Faisal Irsan Pasaribu, and Indra Roza. “Sistem Pengamanan Perlindungan Kereta Api Terhadap Jalur Lalu Lintas Jalan Raya.” *RELE (Rekayasa Elektrikal Dan Energi): Jurnal Teknik Elektro* 2, no. 1 (2019): 45–50. <https://doi.org/10.30596/rele.v2i1.4422>.
- Swasti, Liesmaning, Dadang Sundawa, and Dwi Iman Muthaqqin. “Sikap Masyarakat Terhadap Kesadaran Hukum Lalu Lintas Di Perlindungan Kereta Api Kota Bandung.” *Jurnal Civic Hukum* 7, no. 1 (2022): 100–109. <http://ejournal.umm.ac.id/index.php/jurnalcivichukum>.
- Tabuk, Sungai, and Kabupaten Banjar. “3 1,2,3.” 2, no. 13 (2023): 349–65.
- Utomo, Nugroho. “Analisa Kebutuhan Ruang Pandangan Bebas Pada Perlindungan Sebidang Tanpa Palang Pintu Di Desa Gelam, Kabupaten Sidoarjo.” *Forum Mekanika* 10, no. 1 (2021): 9–21. <https://doi.org/10.33322/forummekanika.v10i1.1272>.
- Wardani, Yulia Kusuma, Gleen Tyo Handika, Cristiana, Ayu Evi Sylvana, Chantika Killa Salsadila, RA. Nurmiali Najmah, Zulfi Rizky Aditya, and Ken Garcia Mahendra. “Meminimalisir Tingkat Kecelakaan Pada Perlindungan Kereta Api Ilegal Dengan Pemasangan Kaca Cembung.” *Buguh: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat* 2, no.

1 (2022): 6–10. <https://doi.org/10.23960/buguh.v2n1.956>.

Widyawati, Nur, Dora Merciana, and Meyti Hanna Ester Kalangi. “Moda Transportasi Darat Dan Kualitas Layanan Jasa Terhadap Kelancaran Arus Container Di Depo.” *Jurnal Baruna Horizon* 3, no. 2 (2020): 230–41. <https://doi.org/10.52310/jbhorizon.v3i2.43>.

Website

Leliana, Arinda, Visthika Imandita, Armyta Puspitasari, and Nurul Fitria Apriliani. “The Patterns and Accident Distribution Mapping At Rail Level Crossings in East Java.” *Jurnal Teknik Sipil: Rancang Bangun* 09, no. 01 (2023):56–62.<https://ejournal.um-sorong.ac.id/index.php/rancangbangun>

Wawancara

Ardhian Aprilianto, S.H. wawancara (Banyuwangi, 22 Oktober – 14 November 2025)

Eny Pujianti Wawancara (Banyuwangi, 22 Oktober 2025)

LAMPIRAN

Lampiran 1 Pedoman Wawancara

1. Apakah ada pihak lain yang terlibat dalam pengelolaan perlintasan sebidang, atau hanya berkoordinasi dengan KAI saja?
2. Apakah Dishub memiliki data terkait perlintasan sebidang yang belum memiliki palang?
3. Bagaimana mekanisme pemasangan Palang Kereta Api yang dilakukan oleh Dishub?
4. Kapan dishub melakukan pemasangan Palang Kereta Api? Saat ada laporan kah atau terdapat jadwal pengecekannya sendiri?
5. Apakah di setiap perlintasan sebidang memiliki pos penjaga?
6. Hambatan apa saja yang dialami saat sedang melakukan pemasangan Palang Kereta Api
7. Apakah pernah ada sosialisasi terkait keselamatan kepada masyarakat yang dilakukan oleh Dishub
8. Darimana kah dana untuk pemasangan Palang Kereta Api?
9. Kenapa masih terdapat perlintasan sebidang di Banyuwangi yang belum diberikan palang?
10. Apa saja hambatan yang membuat belum terpasangnya palang perlintasan sebidang di Banyuwangi?

Lampiran 2 Observasi Lapangan



Gambar 1 Perlintasan Sebidang Resmi Tidak Ada Palang Perlintasan Ketika Dilalui Oleh Mobil Roda 4



Gambar 2 Perlintasan Sebidang Resmi Tidak Ada Palang



Gambar 3 Perlintasan Sebidang Yang Liar (Tanpa Izin)



**Gambar 4 Foto Wawancara Dengan Petugas Dishub Bernama Ardhian
Aprilianto, S.H**

(Dibelakang Saya Merupakan Petugas Penjaga Perlintasan)

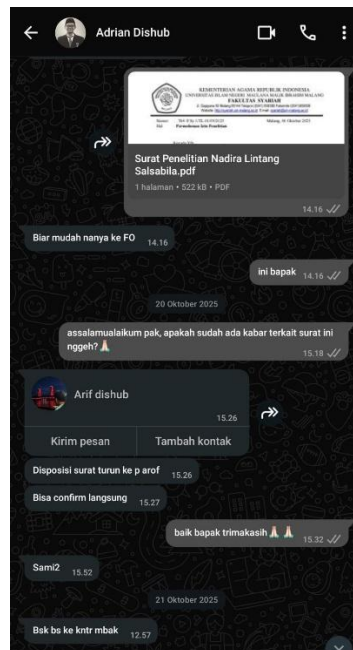
TAHUN 2025

yang ditandai
adanya perluncuran diatas 2m

Gambar 5 Data Dari Dishub Langsung (Data Perlintasan Kereta Api Kabupaten Banyuwangi 2025)



Gambar 6 Surat Ijin Dari Fakultas



Gambar 7 Balasan Langsung Surat Ijin Penelitian

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



A. IDENTITAS DIRI

Nama	:	Nadira Lintang Salsabila
Tempat, Tanggal Lahir	:	Banyuwangi, 12 Agustus 2004
NIM	:	220202110015
Prodi	:	Hukum Ekonomi Syariah
Alamat Rumah	:	Dsn. Sukorejo, RT/RW 01/01, Ds. Sukomaju Kec. Srono, Kab. Banyuwangi
Nomor HP	:	081359429361
Alamat Email	:	Nadiralss32@gmail.com

B. RIWAYAT PENDIDIKAN

SD	:	SDN 2 Sukonatar
SMP	:	SMPN 1 Srono
SMA	:	MAN 3 Banyuwangi
Strata 1 (S1)	:	UIN Maula Malik Ibrahim Malang