

Public Relations Strategy of PT KAI Daop 8 Surabaya in Minimizing Accidents on Crossing Lines

[Strategi Humas PT KAI Daop 8 Surabaya dalam Meminimalisir Kecelakaan di Jalur Perlintasan Sebidang]

Achmad Reggi Ruwandhanu ¹⁾, Didik Hariyanto²⁾

¹⁾ Program Studi Ilmu Komunikasi, Universitas Muhammadiyah Sidoarjo, Indonesia

²⁾ Program Studi Ilmu Komunikasi, Universitas Muhammadiyah Sidoarjo, Indonesia

*Email Penulis Korespondensi: didikhariyanto@umsida.ac.id

Abstract. *This research aims to find information on the Public Relation strategy of PT Kereta Api Indonesia Daop 8 Surabaya in minimizing accidents at level crossings. So far, accidents have often occurred at level crossings without crossbars or those with railroad crossings, therefore the Public Relations of PT KAI Daop 8 Surabaya has carried out a socialization strategy with road users and the community. The method in the research uses descriptive qualitative method. Informants were determined purposively, namely the people involved in the preparation of public relations strategies in Daop 8 Surabaya such as: Director of Public Relations, Cross Line Officer (P/L), the public who participated in the socialization conducted by Public Relations of PT KAI Daop 8 Surabaya. The results obtained when conducting this research Public Relations of PT KAI Daop 8 conducted socialization at railway crossings with the community, making safety education videos when crossing level crossings through social media platforms. Socialization is directly carried out at the train crossing to urge the public to prioritize the train that will pass. PT KAI Public Relations creates video content that is uploaded on social media tiktok, instagram, and youtube.*

Keywords – accident; railroad crossing; communication strategy

Abstrak. *Penelitian ini bertujuan mencari informasi strategi Hubungan Masyarakat PT. Kereta Api Indonesia Daop 8 Surabaya untuk meminimalisir kecelakaan di jalur perlintasan kereta api sebidang. Selama ini kecelakaan sering di jalur perlintasan sebidang tanpa palang maupun yang sudah ada palang pintu kereta, oleh karena itu Humas PT KAI Daop 8 Surabaya melakukan strategi sosialisasi melibatkan pengguna jalan maupun masyarakat. Metode dalam penelitian menggunakan metode kualitatif deskriptif. Informan ditentukan secara purposive yaitu orang-orang yang terlibat dalam penyusunan strategi kehumasan di Daop 8 Surabaya seperti : Direktur Humas, Petugas Jalur Lintas (P/L), Masyarakat yang ikut serta dalam sosialisasi yang di gerakkan Humas PT. KAI Daop 8 Surabaya. Hasil yang didapatkan saat melakukan riset ini Humas PT KAI Daop 8 melakukan sosialisasi di jalur perlintasan kereta api dengan masyarakat, Membuat video edukasi keselamatan saat melintasi perlintasan sebidang melalui platform media sosial. Sosialisasi secara langsung di lakukan di perlintasan kereta menghimbau kepada masyarakat agar mendahulukan kereta yang akan melintas. Humas PT KAI membuat konten video yang di unggah di media sosial tiktok, instagram, dan youtube. Hasil strategi yang berhasil dilakukan oleh Humas Daop 8 Surabaya yaitu melakukan sosialisasi kepada Masyarakat secara tatap muka, kemudian membuat konten edukasi yang di sebarakan melalui platform media sosial.*

Kata Kunci - kecelakaan; perlintasan jalur kereta api; strategi komunikasi

I. PENDAHULUAN

Penelitian ini bertujuan supaya dapat mengetahui strategi Humas PT Kereta Api Indonesia (KAI) mengurangi terjadinya kecelakaan diperlintasan. Peneliti tertarik untuk melakukan riset dikarenakan ingin mengetahui strategi yang dibuat Humas Daop 8 meminimalisir kecelakaan di perlintasan sebidang yang dilakukan pengendara motor atau mobil dan tidak mengganggu perjalanan kereta api. Penyebab kecelakaan lalu lintas yang utama yaitu kendaraan dengan beberapa faktor seperti pemahaman dan pengetahuan pengemudi terhadap kendaraannya, faktor jalan yang licin dan tidak rata [1]. Di era modern ini transportasi di Indonesia semakin padat khususnya transportasi pribadi yang dimiliki masyarakat. Transportasi merupakan angkutan utama masyarakat maupun benda, sejalan dengan berkembangnya teknologi semakin banyak masyarakat yang akan menggunakan transportasi pribadi karena merasa dapat digunakan sewaktu-waktu membutuhkan, sedangkan transportasi kereta api masyarakat harus menunggu jadwal keberangkatan kereta api sesuai jadwal yang ditetapkan oleh PT KAI [2]. Maka terjadi kepadatan jalan khususnya di perlintasan kereta api yang membuat angka kecelakaan semakin meningkat karena banyaknya pengendara tidak sabar saat melintasi perlintasan. Humas PT. Kereta Api Indonesia

harus memberikan himbauan kepada masyarakat yang sering melintasi perlintasan sebidang kereta api agar lebih memperhatikan saat melintasi perlintasan dengan lebih ketat yang dapat menyadarkan pengguna jalan.

Kereta api merupakan transportasi yang efektif, karena memiliki jalur sendiri yang bebas hambatan dari kemacetan. Dengan menggunakan transportasi kereta api masyarakat dapat sampai dengan tujuan dengan tepat waktu dan tarif harga tiketnya terjangkau. Keunggulan menggunakan transportasi ini menjadi salah satu cara mengurangi kecelakaan yang ada di jalan supaya pengendara tidak tergesa-gesa saat diperjalanan. Dalam undang-undang tentang kereta api Nomor 23 tahun 2007 Pasal 2 dijelaskan kereta api ialah transportasi nasional yang dapat memfasilitasi masyarakat untuk melakukan perjalanan dekat maupun jauh secara tepat, tenan, dan praktis [3].

Perlintasan kereta api sebidang adalah persimpangan antara jalan raya yang melintasi rel kereta api yang kemudian diberikan rambu-rambu peringatan pemberhentian transportasi lain yang melintasi rel saat kereta mendekati perlintasan. Jalur perlintasan langsung (JPL) dijaga oleh petugas yang disebut petugas jalur lintas yaitu PJJ yang memiliki tugas menjaga palang pintu supaya kereta supaya masyarakat yang melintasi berhenti saat kereta api melaju di perlintasan sebidang[4]. Meskipun perlintasan terdapat palang penutup jalan saat datangnya kereta api, tetapi masyarakat harus tetap hati-hati karena kereta api hanya dapat berhenti di stasiun tujuan [5]. Perlintasan sebidang dapat memicu kecelakaan yang besar karena adanya perpotongan dengan jalan yang sering dilewati oleh pengendara. Pengendara harus mendahulukan kereta api.

Salah satunya penelitian yang pernah disimpulkan oleh Daop7 PT KAI Indonesia dapat meminimalisir permasalahan perjalanan kereta api hingga tujuan dengan menggunakan cara yang dilakukan humas. Strategi komunikasi yang dilakukan menggunakan langsung dan tidak langsung. Kegiatan strategi langsung dengan cara tatap muka melakukan kegiatan sosialisasi. Sasaran kegiatan sosialisasi anak-anak dan masyarakat. Sedangkan tidak langsung melakukan *talkswo*, wawancara, dan siaran media.

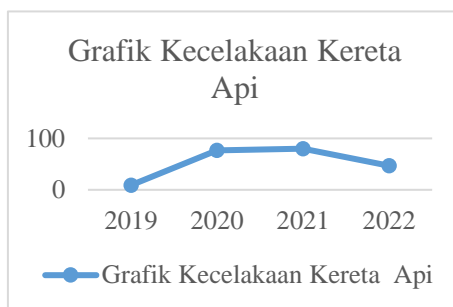
Kecelakaan di perlintasan sebidang dapat ditindaklanjuti oleh banyak sebab akibat antara lain salah satunya rambu-rambu rusak yang tidak dapat mengetahui adanya kereta yang akan lewat, mengakibatkan petugas PJJ telat saat menutup palang pintu kereta api dan kendaraan lain yang melintasi padat, dan juga kurangnya kesabaran pengendara motor yang menerobos palang kereta api [6]. Kejadian kecelakaan dapat terjadi karena tidak sanggupnya palang kereta menutup perlintasan pada saat kereta api akan melintas yang disebabkan oleh padatnya pengguna jalan, sedangkan kereta hanya bisa berhenti di stasiun.

Maraknya kecelakaan berada di perlintasan kereta api sebidang berdampak buruk bagi kedua pihak, baik pengguna jalan lain dan juga PT. KAI karena seluruh jadwal keberangkatan kereta api tertunda, kerusakan sarana atau prasarana perkereta apian hingga petugas terluka [7]. Seperti halnya yang di alami oleh pengguna jalan yang melintasi perlintasan kereta api, seorang wanita meninggal karena bertabrakan dengan kereta komuter di jalan sebidang tidak memiliki palang pintu Desa Sumokali Kecamatan Candi, Sidoarjo. “kejadian tersebut dikarenakan lalainya pengguna jalan tidak menengok kanan kiri saat melintas.” Kata Soegeng [8]. Korban telah melewati perlintasan kereta api tanpa palang pintu tanpa menoleh pada saat bersamaan kereta api komuter melintas. Kejadian tersebut terlihat di dalam video rekaman CCTV warga sekitar perlintasan. kucing terlihat keluar menyebrang perlintasan, bersama dengan motor korban. Dan terlihat kucing sempat balik menabrak motor korban. “pas di perlintasan kereta api sebidang tidak ada palang kereta, korban lalai saat menyebrang” kata Soegeng. Kapolsek Candi Kopol Soegeng Prayitno menjelaskan masih menyelidiki tentang terjadinya kasus itu.

Sama halnya dialami oleh pengendara sepeda motor di Sidoarjo tewas tertabrak KA Argo Semeru. Korban bernama Rochman (53) berkediaman di kelurahan Kebraon Surabaya ia tertabrak KA Argo Semeru jam 17.00 WIB [9]. “Dari keterangan saksi diduga korban tersebut menerobos palang kereta api di jalan Kalijaten Kecamatan Taman,” kata Ony, Senin 18 maret 2024. “Korban langsung tidak bernyawa di lokasi kejadian, kjenaza korban dievakuasi ke RS Siti Khadijah Taman,” menurut informan Ony

KAI Daop 8 Surabaya sudah melakukan himbauan karena makin maraknya kejadian kecelakaan di perlintasan kereta api yang pernah di liput (Liputan6.com, 2020) KAI Daop 8 mencatat 22 kejadian permasalahan di perlintasan sebidang. Suprpto mengutarakan, kejadian tersebut bisa diatasi jika seluruh masyarakat mematuhi rabu lalu lintas, dan memperhatikan kanan kiri saat melewati perlintasan sebidang. “kami memberi peringatan bahwa terdapat alarm dalam alat EWS (*Early Warning System*) tetapi itu berupa alat bantu keamanan saja [10]. Alat bantu yang wajib dipatuhi masyarakat yang hendak berjalan di perlintasan kereta api yaitu rambu lalu lintas,” ujar Suprpto. Humas daerah operasi 8 Surabaya mengingatkan kepada masyarakat sekitar bahwa tidak patuh rabu lalu lintas kereta api akan dikenakan denda sebesar Rp 750.000. “Peraturan ini tertulis dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 berisi peraturan rambu Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) [11]. Oleh sebabnya humas menghimbau masyarakat harus berhati-hati saat melintasi perlintasan sebidang.” tutur dia.

Selain dari kejadian diatas terdada kejadian kecelakaan kereta api sebidang. Berikut grafik kecelakaan yang terjadi :

Grafik 1. Data Kejadian Kecelakaan Kereta Api

Berdasarkan grafik diatas yang diperoleh dari data Humas PT KAI wilayah Daop 8 Surabaya pada tahun 2019 kejadian terdapat 9 kecelakaan, pada tahun 2020 kecelakaan melonjak naik sebanyak 77 kejadian kecelakaan, pada tahun 2021 kecelakaan semakin naik sebanyak 80 kejadian kecelakaan, namun pada tahun 2022 kecelakaan menurun sebanyak 47 kejadian kecelakaan. Banyaknya kecelakaan setiap tahun berbeda – beda dan tidak dapat diprediksi hal tersebut dapat terjadi karna banyak factor. Salah satunya kurangnya kesadaran masyarakat saat melintasi perlintasan kereta api. Melihat dari grafik di atas, kecelakaan di perlintasan di kereta api terjadi karena banyak faktor dari palang pintu yang tidak terjaga dan kelalaian masyarakat saat melintasi perlintasan sebidang.

Upaya pihak polisi yang dilakukan untuk meminimalisis kecelakaan di jalan raya dengan melakukan 3 yaitu pertama emtif dengan cara soisali sasi di sekolah, serta masyarakat sekitar, kedua pendekatan preventif dengan cara melakukan penjagaan yan ketat di pos polisi, patroli, dan melakukan teguran kepada pengguna jalan yang salah [12]. Dan yang ketiga refresif yaitu menegakkan hukum terhadap rutinnya operasi rutin dan gabungan. Pada kasus kecelakaan di perlintasan kereta api sebidang masih belum dapat menyadarkan masyarakat akan halnya keselamatan saat melintasi perlintasan tersebut. Untuk memberikan kesadaran kepada masyarakat mengenai pentingnya keselamatan saat melintasi perlintasan kereta api sebidang perlu bantuan petugas Humas PT. KAI untuk berkomunikasi kepada masyarakat akan permasalahan tersebut.

Untuk berkomunikasi dengan Masyarakat, Humas membutuhkan strategi komunikasi yang baik. Strategi komunikasi yang baik ialah strategi yang mempertimbangkan elemen supaya tujuan yang diinginkan tercapai sesuai keinginan [13]. Dari strategi komunikasi dapat dihubungkan dengan melukan sosialisai atau berkomunikasi kepada masyarkat, memberikan arahan dan edukasi mengenai bahayanya melewati perlintasan sebidang kereta Api. Namun kenyataannya masih banyak kejadian kecelakaan di perlintasan sebidang, bahkan banyak palang pintu yang masih tidak terjaga dan kelalaian masyarakat. PT KAI memberikan himauan hanya menggunakan pamflet, sticker, poster, dan spanduk di perlintasan sebidang saat pengendara di berhentikan menunggu kereta api lewat [14].

Berdasarkan permasalahan kecelakaan di perlintasan kereta api sebidang, maka disusun tujuan penelitian untuk mendapatkan informasi Strategi Humas kereta api Daop 8 Surabaya Dalam Meminimalisir permasalahan di Jalur Perlintasan Kereta Api Sebidang.

II. METODE

Penelitian yang dilakukan menggunakan metode kualitatif deskripti, yaitu metode yang dilakukan untuk menganalisis suatu riset tetapi tidak membuat kesimpulan yang luas [15]. Dalam menentukan Informan dalam penelitian dilakukan secara purposive yaitu mewancarai masyarakat sekitar yang dipercaya untuk mendapatkan informasi. Orang yang terlibat dalam penyusunan strategi kehumasan Daop 8 Surabaya seperti : Humas Daop 8 Surabaya, Petugas Jalur Lintas (PJL), dan Masyarakat yang terlibat dalam sosialisasi.

Data yang didapat diolah menggunakan bentuk analisis interaktif memiliki 3 bagian yaitu pengumpulan data, penyajian data, dan kesimpulan.tahap utama metode ini mengumpulkan data, lalu menganalisis, dan terakhir menarik kesimpulan

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kecelakaan dapat terjadi dimana dan kapan saja, terutama kecelakaan dengan kerta api di perlintasan sebidang. kecelakaan yang terjadi diperlintasan sebidang disebabkan oleh masyarakat yang tidak patuh lalu lintas dan banyaknya jalan kereta api tidak berpalang. Kecelakaan dapat merugikan banyak pihak baik dari PT KAI maupun pengguna jalan lain. Menurut informan bernama Dewi pernah mengalami kejadian kecelakaan di perlintasan kereta api sebidang. “kecelakaan terjadi dikarenakan PJL lalai dalam menjalankan tugasnya dikarenakan mengambil minuman di warung sebelah pos JPL” menurut informan dewi. Oleh sebab itu kecelakaan kereta api dapat terjadi karena berapa sebab salah satunya yang di ucapkan dewi karena kelalaian PJL.

Tabel 1. Data Kejadian di Perlintasan Sebidang Data Humas Daop 8 Surabaya

Tahun	Data Kejadian Perlintasan Sebidang	
	Perlntasan Dijaga	Perlntasan Tidak Dijaga
2019	0	4
2020	7	16
2021	47	33
2022	18	29

Berdasarkan tabel diatas kejadian kecelakaan kereta api diperlintasan sebidang dapat di sebabkan oleh dua hal yaitu perlintas dijaga dan perlintasan yang tidak dijaga. Dari hasil diatas kejadian kecelakaan pada tahun 2019 sampai dengan tahun 2022. Pada tahun 2019 terdapat 4 kecelakaan diperlintasan tidak dijaga, di tahun 2020 terdapat 7 kecelakaan di perlintasan dijaga dan terdapat 16 kecelakaan di perlintasan tidak terjaga, di tahun 2021 terdapat 47 kecelakaan di perlintasan dijaga dan terdapat 33 kecelakaan di perlintasan tidak dijaga, di tahun 2022 terdapat 18 kecelakaan diperlintasan dijaga dan terdapat 29 kecelakaan di perlintasan tidak dijaga [16]. Maka dapat disimpulkan kecelakaan sering terjadi di perlintasan tidak dijaga. Karena di perlintasan tidak terjaga tidak adanya rambu – rambu kereta api dan alat keamanan seperti palang kereta api secara resmi PT KAI.

Proses komunikasi terdapat dua macam, yaitu komunikasi langsung dan kemunikasi bermedia. Komunikasi langsung melakukan tatap muka kepada pengguna jalan. Sedangkan komunikasi bermedia dapat dilakukan dengan cara melakukan vidio edukasi yang nantinya akan di tampilkan di berbagai berita televisi dan juga bisa dilakukan dengan cara memposting ke instagram [17].

Hasil yang didapatkan dari observasi ini narasumber, sesuai riset “Bagaimana Strategi Humas PT. Kereta Api Indonesia Daop 8 Surabaya Dalam Meminimalisir kejadian kecelakaan di Jalur Kereta Api Sebidang” Humas PT KAI Daop 8 Surabaya menggunakan strategi berikut :

Komunikasi Tatap Muka

Strategi Humas Daerah Operasi 8 Surabaya yaitu dengan cara bersosialisasi di pelintasan sebidang yang berpalang pitnu maupun tanpa palang pintu. Target sasaran kegiatan sosialisasi Pengguna Jalan Kegiatan sosialisasi dilaksanakan di perlintasan sebidang Daop 8 daerah Gedangan, Sidoarjo.

**Gambar 1.** Perlntasan Kereta Api Sebidang Daop 8 Gedangan Sidoarjo

Bapak Raditya selaku Asisten Manager Humas Eksternal Daop 8 Surabaya didampingi POLSUSKA (Polisi Khusus Kereta Api) memberikan himbauan kepada pejalan raya yang sedang menunggu kereta api melintas [18]. Himbuan yang diberikan berupa mendahulukan kereta yang akan melintas dan memberikan larangan kepada pengguna jalan supaya tidak berhenti di dalam palang pintu. Metode penyampaian yang dilakukan dengan ceramah menggunakan Megafon dan membawa benner dan poster mengenai perkeretaapian.



Gambar 2. Jalan Kereta Api Sebidang Daop 8 Tidak Berpalang di Bangil Pasuruan

Kecelakaan lebih sering terjadi pada pelintasan tanpa palang pintu dikarenakan tidak ada tanda bahwa kereta akan melintas. Maka dengan strategi ini Humas melakukan sosialisasi dengan masyarakat untuk memberikan himbauan agar berhenti sejenak sebelum melintasi perlintasan dan menengok kanan kiri untuk melihat apakah ada kereta atau tidak [19].

Hasil wawancara peneliti masyarakat lebih senang dengan adanya sosialisasi oleh pihak PT KAI di perlintasan karena informasi yang diberikan oleh petugas KAI lebih menyadarkan pengguna jalan lain agar lebih berhati-hati dan mengutamakan kereta yang akan melintas [20].

Materi Sosialisasi

Materi sosialisasi yang di paparkan Humas yang dapat menyadarkan masyarakat pengguna jalan, antara lain :

1) Aspek Hukum Perkeretaapian [21]

Kejadian kecelakaan di jalan sebidang kereta api sering terjadi. Kecelakaan yang terjadi dikategorikan, antara lain :

- a) Pintu perlintasan kereta api tanpa palang pintu
- b) Pintu perlintasan kereta api tanpa palang pintu dibuat oleh masyarakat secara ilegal
- c) Pintu perlintasan kereta api dijaga masyarakat umum
- d) Pintu perlintasan kereta api dijaga PJL, tetapi petugas melakukan kelalaian
- e) Pintu perlintasan kereta api dikelola pemerintah Daerah dengan peralatan yang lengkap dan aman dan petugas berpengalaman dan terdidik di bidang perkeretaapian dari Direktorat Jendral Perkeretaapian dan Direktorat Keselamatan.

Faktor penyebab kecelakaan dipaparkan sebagai berikut :

- a) Perfmomasi sebidang kereta api, karena perlintasan terdapat di jarak pandang yang tidak terlihat contohnya di tikungan tajam. Selain itu terdapat permasalahan sarana prasarana berupa alat keselamatan, rambu lalu lintas, rambu lampu, rambu suara, dan pos JPL kurang aman.
- b) Perfmomasi penjaga palang, yaitu petugas palang pintu ilegal, petugas yang bertugas tidak sesuai SOP, dan kurangnya pelaksanaan kegiatan.
- c) Mis komunikasi, petugas palang pintu mengalami kesulitan berkomunikasi dengan pihak PT. KAI, Tidak adanya komunikasi secara resmi petugas palang pintu dengan pihak PT. KAI, dan tidak diketahui adanya kereta api yang lewat.
- d) Peraturan di pelintasan kereta api sebidang, kurang tegasnya hukuman terhadap pejalan yang melanggar, sosialisasi kurang menyeluruh.
- e) Tingkah pejalan, pada saat palang pintu sudah mulai menutup dan sirine sudah berbunyi namun pejalan masih terus melintas.

2) Jalan kereta api sebidang

Jalan kereta api sebidang merupakan persimpangan antarjalur kereta dengan jalan utama. Peraturan hukum dalam perlintasan dibagi menjadi 2 antara lain, perlintasan sah dan perlintasan tidak sah. Perlintasan sah memiliki dua katagori antaranya, perlintasan tidak ada JPL tetapi memiliki rambu dan alat bantuan keamanan. Perlintasan yang ada JPL memiliki kelengkapan isyarat dan rambu keamanan. Sedangkan perlintasan ilegal dilakukan oleh masyarakat setempat dengan tidak adanya rambu-rambu dan alat keamanan yang memadai atau resmi.

Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 pasal 94 berisi perlintasan tidak sah harus ditutup oleh pemerintah. Tetapi masih marak perlintasan tidak sah yang masih beroperasi karena terjadi penolakan masyarakat saat dilakukan penutupan. Undang Undang Nomor 23 tahun 2007 pasal 124 bertuliskan transportasi kereta api harus berjalan lebih dahulu dari pejalan lain, baik perlintasan ilegal maupun legal. Hal tersebut dilakukan supaya keselamatan pengguna jalan tetap terjaga.

3) Semboyan Perkeretaapian

Dalam materi semboyan perkeretaapian berisi pesan dan makna rambu warna, suara, lambaikan tangan, bentuk, atau untuk memberikan rambu tertentu sebagai pengontrol saat kereta beroperasi di tempat atau daerah tertentu. Hal tersebut dilakukan supaya memberikan kondisi perbedaan, jalur, batas, dan pedoman.

Semboyan kereta api yang dikenal ada 2 yang pertama yaitu isyarat status aman jaluryang dilalui transportasi kereta api, dikatakan keret api dapat berjalan secara aman. Sedangkan semboyan kedua isyarat jalan kereta api masih belum aman. Oleh sebab itu kecepatan kereta api tidak boleh tidak boleh melaju secara cepat sesuai penetapan petugas. Menurut informan Ade Achmad selaku petugas penjaga perlintasan (PJJ) 58 “sebelum kereta akan melintas pasti ada sinyal yang saya berikan kepada masyarakat seperti lonceng dan bunyi sirine, tetapi ketika saya akan menutup palang pintu kereta masih banyak pengendara yang menerobos padahal itu akan membahayakan nyawanya sendiri”.

Komunikasi Bermedia

Humas PT. KAI Daop 8 Surabaya menggunakan media internet seperti instagram untuk memberikan informasi berupa konten edukasi kepada masyarakat mengenai keselamatan perjalanan saat melintasi perlintasan kereta api, dengan menjelaskan bahaya saat menerobos perlintasan serta merugikan diri sendiri dan pihak PT. KAI [22].



Gambar 3 Edukasi di media sosial Instagram

Hasil peneliti melakukan wawancara dengan humas “ Kami memberikan informasi kepada masyarakat melalui media instagram dengan memposting gambar tentang keselamatan dan himbaun kepada masyarakat untuk mendahulukan kereta yang akan melintas, dengan postingan ini kami berharap bahwa masyarakat sadar bahaya menerobos pelintasan dan membahayakan nyawanya sendiri”.

Maka peneliti menyimpulkan bahwa Humas PT. KAI Daop 8 Surabaya mengupayakan peningkatan himbauan yang sangat baik agar dapat masyarakat yang tidak taat aturan akan bahaya menerobos palang pintu yang sudah di tutup oleh PJJ. Himbauan yang dilakukan Humas PT. KAI Daop 8 Surabaya pada saat melakukan strategi komunikasi melalui tatap muka dan menggunakan media.

Dalam penelitian yang di teliti menerangkan bahwa. Keberhasilan dalam komunikasi di publik tidak hanya pembicaraan pemerintah saja yang sangat berkuasa, sama dengan yang dipapaprkkan oleh peneliti sebelumnya [10]. Komunikasi dengan publik lebih ampuh jika masyarakat ikut serta didalamnya. Dengan melakukan kegiatan sosialisasi tatap muka dan media, peran masyarakat sangat penting untuk mengatasi masalah.

IV. SIMPULAN

Hasil kesimpula dari penelitian ini yaitu cara yang dilakukan oleh Humas PT. KAI Daop 8 Surabaya bisa menurunkan jumlah kecelakaan di perlintasan pada tahun berikutnya. Strategi Humas yang paling efektif untuk menurunkan jumlah kecelakaan yaitu dengan strategi sosialisasi tatap muka di perlintasan dengan memberikan

himbauan kepada pengguna jalan untuk mematuhi aturan yang ditetapkan. bersosialisasi tatap muka dengan pengguna jalan saat di perlintasan dengan cara mengibarkan spanduk dan memberikan himbauan kepada masyarakat yang tertulis UU Nomor 23 tahun 2007 pasal 124 menjelaskan bahwa transportasi kereta api wajib di dahulukan dari pejalan lain di perlintasan legal maupun tidak legal. Hal tersebut dilakukan supaya keselamatan pengguna jalan tetap terjaga. Tetapi strategi media juga penting untuk menambah informasi kepada masyarakat agar jumlah kecelakaan pada perlintasan sebidang dapat berkurang. Oleh karena itu strategi yang dilakukan oleh Humas PT. KAI Daop 8 Surabaya sudah cukup baik, akan tetapi kesadaran dari masyarakat yang paling dibutuhkan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada dosen pembimbing selaku dosen Universitas Muhammadiyah Sidoarjo yang telah membimbing saya dalam pengerjaan penelitian ini. Terima kasih kepada Bapak Raditya Asisten Manager Humas Daop 8 Surabaya yang telah membantu sebagai narasumber penelitian ini. Terima kasih kepada orang tua yang selalu mendukung dan mendoakan setiap perjalanan saya, dan terima kasih kepada pasangan saya Rafika telah membantu dan memotivasi dalam proses menjalankan tugas akhir ini.

REFERENSI

- [1] Hariyanto, D., Utomo, D. M. B., & Dharma, F. A. (2020). *Environmental Communication Strategy of Langka Sekawan Community*. 459(Jcc), 83–85. <https://doi.org/10.2991/assehr.k.200818.019>
- [2] Faiz, M., & Didik, B. (2023). *Strategi Komunikasi Pariwisata dalam Membentuk Village Branding Ekowisata Taman Watu Kandang Desa Pandean*. 5, 294–302.
- [3] Shalahudin, N. L., & Hariyanto, D. (2023). Strategi Humas PT KAI dalam Memutus Mata Rantai Kekerasan Seksual di Atas Kereta Api. *Al Qalam: Jurnal Ilmiah Keagamaan Dan Kemasyarakatan*, 17(3), 1916. <https://doi.org/10.35931/aq.v17i3.2158>
- [4] Putri, M., Fairusiyah, N., Dwiyanto, D., & Dharmawan, Y. (2013). Samurai PKK (Sistem Palang Pintu Pencegah Kecelakaan Kereta Api) Dengan Control Room Dan Wifi Signal. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro*, 3(2), 96833.
- [5] HIDAYAT, R. (2010). UPAYA PT. KAI (Persero) DALAM MENGURANGI ANGKA KECELAKAAN DI DAOP VIII SURABAYA. *Skripsi*.
- [6] Pola, P., Kecelakaan, P., Perlintasan, P., Leliana, A., Imandita, V., Puspitasari, A., & Apriliani, N. F. (2023). *Jurnal Teknik Sipil: Rancang Bangun the Patterns and Accident Distribution Mapping At Rail Level Crossings in East Java*. 09(01), 56–62. <http://doi.org/xxxWebsite:https://ejournal.um-sorong.ac.id/index.php/rancangbangun>
- [7] Amalia Yunia Rahmawati. (2020). STRATEGI KOMUNIKASI HUMAS PT KAI (PERSERO) DAOP 7 MADIUN DALAM MENSOSIALISASIKAN KESELAMATAN PERJALANAN KERETA API KEPADA MASYARAKAT DI WILAYAH DAOP 7. July, 1–23.
- [8] Wajib, K. K. (2022). *Peningkatan fasilitas pelayanan penumpang kereta api di stasiun tanggulangin kertas kerja wajib*.
- [9] Binokri, O. N., Djajasinga, N. D., & Tama, Y. P. (2021). *Dampak Rencana Operasi Kereta Penumpang Di Lintas Padang – Pauh Lima*.
- [10] Nugraha, H. (2019). Analisis Pelaksanaan Program Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Dalam Upaya Meminimalkan Kecelakaan Kerja Pada Pegawai Pt. Kereta Api Indonesia (Persero). *Coopetition : Jurnal Ilmiah Manajemen*, 10(2), 93–102. <https://doi.org/10.32670/coopetition.v10i2.43>
- [11] Luthfiyani, F. P. (2020). Probabilitas Kecelakaan Pada Perilaku Pengemudi Sepeda Motor di Perlintasan Sebidang Lintas Surabaya Pasarturi-Bojonegoro. *Institut Teknologi Sepuluh Nopember*. https://repository.its.ac.id/83019/1/03111850060016-Master_Thesis.pdf
- [12] Fatmawati, M. (2021). *Komunikasi Korporat*.
- [13] Rozaq, F., Wirawan, W. A., Rachman, N. F., Handoko, H., & Zulkarnaen, A. (2021). Sosialisasi Keselamatan Perkeretaapian untuk Meningkatkan Peran Masyarakat Tertib Berlalu Lintas di Perlintasan Sebidang. *Madiun Spoor (JPM)*, 1(1), 13–22. <https://doi.org/10.37367/jpm.v1i1.139>
- [14] *data temperan 2019-2022 (1)*. (n.d.).
- [15] Wajib, K. K. (2022). *Peningkatan fasilitas pelayanan penumpang kereta api di stasiun tanggulangin kertas kerja wajib*.
- [16] Suparno. (n.d.). Terobos Palang Pintu, Pemotor di Sidoarjo Tewas Tertabrak KA Argo Semeru. Retrieved from <https://www.detik.com/jatim/berita/d-7248841/terobos-palang-pintu-pemotor-di-sidoarjo-tewas-tertabrak-ka-argo-semeru>

- [17] Melani, A. (2020). KAI Daop 8 Surabaya Catat 22 Kecelakaan di Perlintasan Sebidang Kereta Api. Retrieved from <https://www.liputan6.com/surabaya/read/4375680/kai-daop-8-surabaya-catat-22-kecelakaan-di-perlintasan-sebidang-kereta-api?page=2>
- [18] KAI121 on Instagram: "Kampanye Disiplin Perlintasan Kereta Api Siapa yang masih belum disiplin saat melewati perlintasan sebidang? Padahal, ketidakdisiplinan pengguna jalan saat melewati perlintasan sebidang adalah penyebab berbagai insiden kecelakaan lho, #SahabatKAI. Untungnya, ada komunitas pecinta kereta api @edansepurid bersama komunitas dan berbagai pihak yang rutin melakukan kampanye disiplin perlintasan, salah satunya di Bandung, untuk terus meningkatkan awareness pengguna jalan. Kali ini, Railmin diajak untuk ikutan dan ternyata seru banget lho! Yuk, kita mulai disiplin saat melewati perlintasan sebidang: berhenti saat sirine berbunyi, tidak menerobos palang pintu perlintasan dan tidak memutar balik di perlintasan kereta api. #DisiplinPerlntasanKereta #KAI121 #KeretaApi." (n.d.). Retrieved from <https://www.instagram.com/reel/Cdr-7ZEpfJX/?igsh=MWR5a2Z4YmJyNTdtbg%3D%3D>
- [19] Perdana, D. (April, 4 06). *www.detik.com*. Retrieved from 2023: <https://www.detik.com/jatim/berita/d-6658859/rekaman-cctv-ungkap-detik-detik-biker-perempuan-tertabrak-ka-di-sidoarjo>
- [20] Saputro, G., Restu Asmarani, I., Asrowi, Muslim, M., Liana Siregar, N., Yanti Harahap, J., Harianja, S. I., Nurihsan, A. J., Amalia, E. L., Khairy, M. S., Ulfa, F., Charlinawati, D. S., Dewi, C. P., Pristyaningrum, E., Rufus, L. D. A., Cecep, C., Thosin Waskita, D., Sabilah, N., Arvita, ... Alapján-, V. (2022). Game Edukasi Lalu Lintas Berbasis Web untuk Meningkatkan Pemahaman Rambu Lalu Lintas. *SMARTICS Journal*, 6(1), 41–47.
<https://doi.org/10.30743/infotekjar.v6i2.4564%0Ahttps://journal.ithb.ac.id/telematika/article/view/271%0Ahttp://journal.unnes.ac.id/sju/index.php/jbk%0APeningkatan%0Ahttp://jurnal.untirta.ac.id/index.php/JPKS/article/view/851%0Ahttps://ejournal.unikama.ac>
- [21] Mufidah, I., & Jannah, R. (2020). Upaya Untuk Mencegah Kecelakaan Lalu Lintas Di Wilayah Polsek Rogojampi Kabupaten Banyuwangi. *JPPKn*, 5(1), 8–14.

Conflict of Interest Statement:

The author declares that the research was conducted in the absence of any commercial or financial relationships that could be construed as a potential conflict of interest.