

Juridical Review of Prohibition on Railway Tracks Analysis of Law Number 23 of 2007 concerning Railways

[Tinjauan Yuridis Larangan berada di Jalur Rel Kereta Api Analisis Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian]

Ana Firda Sari¹⁾, Rifqi Ridlo Phahlevy ^{*,2)}

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

²⁾ Program Studi Teknik Informatika, Universitas Muhammadiyah Sidoarjo, Indonesia

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

Abstract. *The railway system plays a vital role in supporting public mobility and goods distribution, but it still faces serious problems in the form of people trespassing on railway tracks without permission. This study aims to analyze law enforcement regarding the prohibition of trespassing on railway tracks as stipulated in Law No. 23 of 2007 concerning Railways. Using a normative legal research method through a legislative approach and deductive analysis, this study found that the implementation of the rules is still not optimal. Factors such as weak supervision, inadequate safety infrastructure, low public legal awareness, and insufficient coordination between the central and local governments are the main obstacles to law enforcement. This study also shows that there are differences in understanding between the public and law enforcement officials in interpreting these regulations. Therefore, the enforcement of prohibitions on railway tracks must be accompanied by strengthened infrastructure, legal education, and cross-sectoral coordination to create a safe and orderly railway system.*

Keywords - Railway Tracks; Law Enforcement; Law No. 23 of 2007

Abstrak. *Sistem perkeretaapian memiliki peran vital dalam mendukung mobilitas masyarakat dan distribusi barang, namun masih dihadapkan pada persoalan serius berupa keberadaan masyarakat di jalur rel kereta api tanpa izin. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis penegakan hukum terhadap larangan berada di jalur rel kereta api sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Dengan menggunakan metode penelitian hukum normatif melalui pendekatan perundang-undangan dan analisis deduktif, penelitian ini menemukan bahwa implementasi aturan masih belum optimal. Faktor-faktor seperti lemahnya pengawasan, kurangnya infrastruktur keselamatan, rendahnya kesadaran hukum masyarakat, serta kurangnya koordinasi antara pemerintah pusat dan daerah menjadi hambatan utama dalam penegakan hukum. Penelitian ini juga menunjukkan bahwa terdapat perbedaan pemahaman antara masyarakat dan aparat penegak hukum dalam menafsirkan aturan tersebut. Oleh karena itu, penegakan larangan berada di jalur rel perlu disertai dengan penguatan infrastruktur, edukasi hukum, serta koordinasi lintas sektoral agar tercipta sistem perkeretaapian yang aman dan tertib.*

Kata Kunci - Jalur Rel Kereta Api; Penegakan Hukum; Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007

I. PENDAHULUAN

Sistem perkeretaapian merupakan bagian penting dari transportasi publik yang berperan dalam mobilitas manusia dan distribusi barang. Namun, keberadaan masyarakat di jalur rel kereta api tanpa izin masih menjadi pemasalahan serius di Indonesia, terutama di daerah perkotaan dan pedesaan. Pelanggaran ini tidak hanya mengancam keselamatan individu yang berada di jalur rel, tetapi juga berpotensi mengganggu operasional kereta api, sehingga dapat menyebabkan kecelakaan yang fatal. Undang-undang nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian secara tegas melarang setiap orang untuk berada di jalur rel kereta api kecuali untuk kepentingan perkeretaapian. Meskipun sudah ada dasar hukum yang mengatur larangan ini, dalam praktiknya masih banyak ditemukan pelanggaran akibat kurangnya kesadaran hukum masyarakat, minimnya infrastruktur keselamatan seperti pagar pembatas dan rambu-rambu, serta kurangnya pengawasan dan penegakan hukum. Di beberapa daerah, kurangnya koordinasi antara pemerintah pusat dan daerah dalam penegakan aturan juga menjadi kendala yang memperburuk situasi.[1]

Infrastruktur jalur rel kereta api, sebagai bagian integral dari sistem transportasi, memiliki peran yang krusial dalam memfasilitasi mobilitas manusia dan barang. Namun, pelanggaran larangan berada di jalur rel kereta api sering terjadi, membawa potensi ancaman terhadap keselamatan nyawa manusia. Masalah ini masih menjadi isu serius di Indonesia, khususnya di wilayah-wilayah yang kurang teratur dalam hal lalu lintas, seperti daerah pinggiran perkotaan atau pedesaan. Pelanggaran ini berpotensi menyebabkan kecelakaan yang serius bagi individu yang melintasi jalur rel tanpa izin [2]. Selain itu, terdapat perbedaan pemahaman dan analisis mengenai peraturan yang melarang kehadiran di jalur kereta api antara masyarakat umum dan profesional hukum. Beberapa pihak menganggap bahwa sanksi yang diberikan

terhadap pelanggaran tidak cukup tegas, sementara yang lain berpendapat bahwa pelaksanaan aturan tersebut belum terkoordinasi dengan baik antara pemerintah pusat dan daerah.[3]

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji aspek hukum terkait larangan berada di jalur rel kereta api berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, menganalisis efektivitas implementasinya, serta mengidentifikasi kendala yang dihadapi dalam penegakan hukum. Dengan pendekatan yuridis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai regulasi perkeretaapian serta memberikan rekomendasi untuk meningkatkan kepatuhan masyarakat terhadap aturan yang ada demi keselamatan bersama. Adapun beberapa badan usaha yang ikut serta dalam penyelenggaraan perkeretaapian yang memiliki tanggung jawab suatu kegiatan tersebut yang mencakup pembangunan, pengoperasian, perawatan dan pengusahaan, selain itu UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian mengatur juga tentang asas umum, maksud dan tujuan, tatanan perkeretaapian, pembinaan, sarana serta asuransi berbagai aspek lainnya terkait dengan sistem perkeretaapian.

Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Dyana Lifiani Patriana Bhakti yang dilakukan pada tahun 2018 dengan judul “REL KERETA API DAN HUNIAN (Studi Penataan Hunian di Bantaran Rel Kereta Api Kelurahan Jebres)” yang menjelaskan bahwasannya, Pendirian hunian di bantaran rel kereta api melanggar ketentuan Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Kebijakan penertiban hunian di bantaran rel kereta api di Kelurahan Jebres sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 56 Tahun 2017 belum memberikan perlindungan hukum bagi masyarakat yang terkena dampak. Merujuk pada teori utilitarianisme, kebijakan penataan ruang sebisa mungkin memberikan manfaat yang sebanyak-banyaknya bagi masyarakat. Konsep rumah deret susun sewa dapat menjadi alternatif bagi Pemerintah serta PT KAI (Persero) dalam mengatasi permukiman bantaran rel kereta api serta penyediaan perumahan bagi masyarakat. [1]

Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Muhammad Fakhurrozy yang dilakukan pada tahun 2022 dengan judul “AKIBAT HUKUM PENDIRIAN PERMUKIMAN DI ATAS TANAH PT KERETA API INDONESIA” yang menjelaskan bahwasannya, kebanyakan warga yang tinggal disana belum memiliki sewa untuk menempati tanah PT Kereta Api Indonesia, dan juga kebanyakan warga yang tinggal di sempadan rel kereta api adalah rata-rata orang luar kota atau dari desa yang kemudian ke kota untuk mencari pekerjaan, akan tetapi karena sulitnya mencari kerja banyak dari mereka yang memilih menjadi pengemis, dan dikarenakan tidak memiliki cukup uang mereka memilih untuk tinggal di sempadan rel kereta api, yang dimana hal itu sebenarnya sangat berbahaya untuk ditinggali.

Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Rizky Rumondang¹ Muhammad Yamin Lubis² Rosnidar Sembiring³ Abd. Rahim Lubis⁴ yang dilakukan pada tahun 2023 dengan judul “KAJIAN YURIDIS PENGELOLAAN BARANG MILIK NEGARA (BMN) TERHADAP PEMANFAATAN ASET TANAH BADAN USAHA MILIK NEGARA (BUMN) PADA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) LINTAS JALUR REL KERETA API PERBAUNGAN – TEBING TINGGI” yang menjelaskan bahwasannya, bahwa kepemilikan aset tanah antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Kementerian Perhubungan dalam sudut pandang pengelolaan aset merupakan bagian dari kekayaan negara yang dipisahkan berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara, namun terhadap aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang juga diklaim oleh Kementerian Perhubungan, maka secara administrasi pencatatannya harus dilaporkan kepada Kementerian Keuangan. Pemisahan antara status kepemilikan aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Kementerian Perhubungan dapat dilihat pada Pasal 36 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Kedudukan hukum Grondkaart sebagai bukti penguasaan atas tanah perkeretaapian berdasarkan pada Surat Menteri Keuangan/Dirjen Pembinaan BUMN kepada Menteri Negara Agraria/Kepala Badan Pertanahan Nasional No. S11/MK.16/1994 tanggal 24 Januari 1995. Pemanfaatan aset tanah PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang dibebani dengan Hak Guna Bangunan secara peraturan perundang-undangan tidak diperbolehkan untuk disewakan.

Keterbaruan dalam penelitian ini terletak pada fokus analisisnya yang lebih mendalam terhadap efektivitas penegakan hukum terkait larangan berada di jalur rel kereta api berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian. Berbeda dengan penelitian terdahulu yang lebih banyak membahas aspek keselamatan perkeretaapian secara umum, penelitian ini secara khusus menyoroti kendala dalam implementasi aturan, perbeaan penerapan hukum di wilayah perkotaan dan pedesaan, serta solusi untuk meningkatkan kepatuhan masyarakat. Selain itu, penelitian ini mengidentifikasi perbedaan pemahaman antara masyarakat dan aparat penegak hukum dalam menafsirkan aturan tersebut, yang belum banyak dibahas dalam kajian sebelumnya. Dengan pendekatan yuridis, penelitian ini tidak hanya mengkaji aturan hukum yang berlaku, tetapi juga memberikan rekomendasi praktis untuk memperbaiki efektivitas penegakan hukum melalui edukasi, infrastruktur keselamatan, dan koordinasi antarinstansi terkait. [4]

II. METODE

Penelitian ini menggunakan metode penelitian normatif dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan (statue approach). Sumber primer yang digunakan mencakup Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Menteri

Perhubungan Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan Jalur Kereta Api dengan Jalan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan Jalur Kereta Api dengan Jalan, Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 62 Tahun 2013, Peraturan Dirjen Perkeretaapian No. 7 Tahun 2017, Peraturan Dirjen Perkeretaapian No. 8, Peraturan Dirjen Perkeretaapian No. 9 Tahun 2019, Peraturan Dirjen Perkeretaapian No. 10 Tahun 2020, Peraturan Dirjen Perkeretaapian No. 11 Tahun 2021, Surat Edaran Dirjen Perkeretaapian No. 12 Tahun 2021, Peraturan Dirjen Perkeretaapian No. 13 Tahun 2022, dan Peraturan Dirjen Perkeretaapian No. 14 Tahun 2023.

Selain itu, untuk mendukung penelitian ini, digunakan pula data sekunder seperti jurnal, artikel, referensi buku, dan sumber lain yang terkait dengan penelitian. Teknik analisis yang digunakan yakni Analisis deduktif yang dimana merupakan pendekatan yang berangkat dari aturan hukum yang sudah ada kemudian diterapkan pada kasus atau fenomena yang terjadi di masyarakat. Melalui pendekatan ini, peneliti dapat menginterpretasikan dan memahami hasil analisis dengan lebih baik. [5]

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. UU No. 23 Tahun 2007 dalam Penegakan Larangan Berada di Jalur Rel Kereta Api

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian mengatur berbagai aspek mengenai keselamatan, keamanan, dan kenyamanan dalam perkeretaapian. Salah satu fokus utama dari undang-undang ini adalah perlindungan terhadap pengguna dan masyarakat sekitar dari bahaya yang ditimbulkan oleh operasional kereta api. Dalam konteks larangan berada di jalur rel kereta api, undang-undang ini memberikan dasar hukum yang kuat untuk melarang aktivitas yang dapat membahayakan keselamatan, baik bagi orang perorangan maupun kelompok masyarakat.

Pasal 118 UU No. 23 Tahun 2007 mengatur bahwa setiap orang dilarang berada di jalur kereta api atau melakukan aktivitas yang dapat mengganggu keselamatan perjalanan kereta api. Ketentuan ini ditetapkan untuk mencegah kecelakaan dan memastikan operasional kereta api berjalan dengan aman dan lancar.

Dalam konteks UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, dalam menegakkan larangan berada di jalur rel kereta api masih dipertanyakan. Berdasarkan penelitian, pelanggaran terhadap larangan ini masih sering terjadi terutama di wilayah pedesaan dan pinggiran kota [6].

Tingginya angka pelanggaran ini disebabkan oleh kurangnya kesadaran hukum masyarakat dan lemahnya pengawasan dari pihak berwenang. Hal ini sejalan dengan temuan yang dilakukan Ramadhan yang mengungkapkan bahwa masih terdapat banyak daerah yang belum terjangkau oleh program sosialisasi hukum terkait larangan ini. Selain itu, keterbatasan sumber daya manusia dan teknologi di bidang penegakan hukum juga menjadi kendala dalam penerapan aturan ini. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Ramadhan, penerapan UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian di wilayah perkotaan relatif lebih efektif dibandingkan dengan wilayah pedesaan. Hal ini disebabkan oleh adanya pengawasan yang lebih ketat serta kesadaran hukum masyarakat perkotaan yang lebih tinggi. Di kota-kota besar seperti Jakarta, Surabaya, dan Bandung, jalur kereta api dilengkapi dengan pagar pembatas dan rambu-rambu peringatan yang jelas, sehingga masyarakat cenderung lebih patuh terhadap larangan berada di jalur rel kereta api [7]. Sebaliknya, di wilayah pedesaan, efektivitas penerapan UU No. 23 Tahun 2007 masih sangat rendah. Studi yang dilakukan oleh Putra dan Suastika menunjukkan bahwa di daerah pedesaan, jalur kereta api seringkali tidak dilengkapi dengan pagar pembatas atau rambu-rambu yang memadai. Akibatnya, masyarakat seringkali melanggar larangan berada di jalur rel kereta api, baik karena ketidaktahuan maupun karena keterbatasan akses jalan alternatif. Hal ini diperparah oleh kurangnya pengawasan dari pihak berwenang serta minimnya sosialisasi mengenai bahaya dan sanksi pelanggaran larangan ini [8].

Untuk meningkatkan efektivitas hukum, Soerjono Soekanto menyarankan agar dilakukan upaya peningkatan kesadaran hukum masyarakat melalui edukasi dan sosialisasi yang lebih intensif. Selain itu, perlu adanya koordinasi yang lebih baik antara pemerintah pusat dan daerah dalam penegakan aturan ini, serta peningkatan kapasitas dan fasilitas bagi aparat penegak hukum [9].

B. Kendala dalam Penegakan Hukum Larangan Berada di Jalur Rel Kereta Api

Harahap mengidentifikasi beberapa kendala utama dalam penegakan hukum larangan berada di jalur rel kereta api. Pertama, terdapat perbedaan interpretasi mengenai aturan ini antara masyarakat umum dan aparat penegak hukum. Masyarakat seringkali tidak memahami secara mendalam tentang bahaya dan konsekuensi hukum yang ditimbulkan oleh pelanggaran ini.

Kedua, kurangnya sanksi yang tegas dan konsisten terhadap pelanggar juga menjadi masalah. Budiarti menekankan bahwa sanksi yang ada saat ini belum memberikan efek jera yang cukup bagi pelanggar. Beberapa pelanggar yang ditangkap hanya diberikan peringatan tanpa tindakan hukum yang lebih lanjut.

Ketiga, Putra & Suastika menyatakan bahwa keterbatasan sumber daya, baik dari segi personel maupun teknologi, menjadi penghambat dalam penegakan hukum. Banyak daerah yang masih kekurangan personel untuk melakukan patroli dan pengawasan di jalur rel kereta api. Selain itu, kurangnya penggunaan teknologi canggih seperti CCTV di area rawan pelanggaran juga membuat pengawasan menjadi kurang efektif [13].

C. Peran Badan Usaha Penyelenggara Perkeretaapian

Menurut Fatimah, badan usaha penyelenggara perkeretaapian memiliki tanggung jawab besar dalam memastikan keselamatan dan keamanan jalur kereta api. Tanggung jawab ini mencakup pembangunan, pengoperasian, perawatan, dan pengusahaan jalur kereta api. Badan usaha harus memastikan bahwa jalur kereta api dilengkapi dengan fasilitas keselamatan yang memadai, seperti pagar pembatas, rambu-rambu, dan sistem peringatan dini.

Selain itu, badan usaha juga perlu berkolaborasi dengan pemerintah dan masyarakat dalam meningkatkan kesadaran akan pentingnya menjaga keselamatan di jalur kereta api [14]. Sosialisasi dan edukasi mengenai bahaya dan sanksi pelanggaran harus dilakukan secara berkala dan menyeluruh. Harahap menyarankan agar badan usaha bekerja sama dengan sekolah-sekolah, lembaga masyarakat, dan media untuk menyebarkan informasi ini.

Menurut Fatimah, badan usaha penyelenggara perkeretaapian memiliki tanggung jawab besar dalam memastikan keselamatan dan keamanan jalur kereta api. Tanggung jawab ini mencakup pembangunan, pengoperasian, perawatan, dan pengusahaan jalur kereta api. Badan usaha harus memastikan bahwa jalur kereta api dilengkapi dengan fasilitas keselamatan yang memadai, seperti pagar pembatas, rambu-rambu, dan sistem peringatan dini.

Selain itu, badan usaha juga perlu berkolaborasi dengan pemerintah dan masyarakat dalam meningkatkan kesadaran akan pentingnya menjaga keselamatan di jalur kereta api. Sosialisasi dan edukasi mengenai bahaya dan sanksi pelanggaran harus dilakukan secara berkala dan menyeluruh. Harahap menyarankan agar badan usaha bekerja sama dengan sekolah-sekolah, lembaga masyarakat, dan media untuk menyebarkan informasi ini [15].

D. Upaya Peningkatan Kesadaran Hukum Masyarakat

Kesadaran hukum masyarakat adalah faktor penting dalam penegakan hukum yang efektif. Efendi & Ibrahim menyarankan beberapa strategi untuk meningkatkan kesadaran hukum masyarakat, antara lain melalui program edukasi dan kampanye sosial yang berkelanjutan. Sosialisasi mengenai bahaya dan konsekuensi hukum dari pelanggaran larangan berada di jalur rel kereta api harus dilakukan secara intensif, terutama di daerah-daerah yang rawan pelanggaran [16].

Program edukasi ini dapat melibatkan berbagai pihak seperti sekolah, komunitas lokal, dan media massa. Adi menambahkan bahwa penggunaan media sosial sebagai alat untuk menyebarkan informasi dan edukasi hukum juga sangat efektif, mengingat tingginya penetrasi media sosial di masyarakat saat ini.

Selain itu, perlu adanya pendekatan yang lebih humanis dalam penegakan hukum. Soekanto menekankan pentingnya aparat penegak hukum untuk tidak hanya bertindak sebagai pengawas, tetapi juga sebagai pendidik bagi masyarakat. Pendekatan yang bersifat persuasif dan edukatif diyakini dapat meningkatkan kesadaran dan kepatuhan masyarakat terhadap aturan hukum.

E. Peran Teknologi dalam Penegakan Hukum

Penggunaan teknologi dalam penegakan hukum dapat meningkatkan efektivitas pengawasan dan penindakan. Budiarti menekankan pentingnya modernisasi teknologi dalam sistem perkeretaapian untuk mendukung penegakan hukum. Penggunaan CCTV, sensor, dan sistem alarm otomatis di jalur rel kereta api dapat membantu aparat penegak hukum dalam melakukan pengawasan secara real-time dan mengambil tindakan yang cepat terhadap pelanggaran.

Fatimah juga menyoroti pentingnya pengembangan aplikasi mobile yang dapat digunakan oleh masyarakat untuk melaporkan pelanggaran yang terjadi di sekitar mereka. Aplikasi ini tidak hanya memudahkan pelaporan, tetapi juga memungkinkan masyarakat untuk berpartisipasi aktif dalam menjaga keselamatan di jalur rel kereta api.

Penerapan teknologi ini harus didukung oleh pelatihan yang memadai bagi aparat penegak hukum agar mereka dapat memanfaatkan teknologi tersebut dengan optimal. Efendi & Ibrahim menekankan bahwa pelatihan dan pengembangan kapasitas adalah kunci untuk memastikan bahwa teknologi yang ada dapat digunakan secara efektif dalam penegakan hukum.

F. Koordinasi antara Pemerintah Pusat dan Daerah

Koordinasi yang baik antara pemerintah pusat dan daerah adalah kunci keberhasilan dalam penegakan hukum. Ramadhan menyatakan bahwa seringkali terdapat tumpang tindih kebijakan dan kurangnya koordinasi antara berbagai level pemerintahan dalam penegakan aturan larangan berada di jalur rel kereta api. Hal ini mengakibatkan ketidakefektifan dalam pelaksanaan aturan dan penegakan sanksi.

Untuk mengatasi masalah ini, Putra & Suastika menyarankan adanya mekanisme koordinasi yang lebih terstruktur antara pemerintah pusat dan daerah. Pembuatan regulasi yang lebih jelas mengenai pembagian tugas dan tanggung jawab antara pemerintah pusat dan daerah dalam penegakan hukum di jalur rel kereta api juga diperlukan. Selain itu,

perlu adanya forum atau wadah untuk komunikasi dan koordinasi rutin antara berbagai pihak yang terlibat dalam penegakan hukum ini [17].

G. Isu Hukum tentang Larangan berada di Jalur Rel Kereta Api

Isu hukum terkait larangan berada di lintasan rel kereta api mencakup berbagai aspek, termasuk pelanggaran hukum, keselamatan, dan penegakan aturan. Berikut adalah beberapa isu yang sering muncul:

1. Kurangnya Kesadaran Hukum dan Keselamatan
2. Banyak masyarakat yang masih melintasi atau berada di lintasan rel kereta api tanpa izin, baik untuk menyeberang, berfoto, atau bahkan berdagang. Kesadaran mengenai aturan dalam UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian sering kali rendah, sehingga pelanggaran masih marak terjadi [18].
3. Minimnya Infrastruktur dan Alternatif Perlintasan
4. Beberapa daerah memiliki perlintasan sebidang tanpa palang pintu atau penjagaan yang memadai. Keterbatasan jembatan penyeberangan atau terowongan membuat masyarakat tetap memilih jalur rel untuk melintas.
5. Penegakan Hukum yang Lemah
6. Meskipun ada sanksi berupa denda atau pidana, penegakan hukum terhadap pelanggar sering kali tidak konsisten. Banyak pelanggar yang hanya diberi teguran tanpa dikenakan sanksi tegas.
7. Maraknya Aktivitas Ilegal di Sekitar Rel
8. Beberapa masyarakat memanfaatkan ruang manfaat jalur kereta api untuk berdagang atau bahkan mendirikan tempat tinggal. Hal ini bertentangan dengan Pasal 181 UU No. 23 Tahun 2007, tetapi penertiban sering kali mengalami kendala sosial dan ekonomi.
9. Kasus Kecelakaan dan Korban Jiwa
10. Pelanggaran larangan berada di lintasan rel sering menyebabkan kecelakaan fatal. Banyak kasus orang tertabrak kereta api karena berjalan di atas rel atau mencoba menyeberang tanpa memperhatikan jadwal kereta.

Isu hukum terkait larangan berada di lintasan rel kereta api bukan hanya soal aturan, tetapi juga mencakup aspek infrastruktur, penegakan hukum, dan kesadaran masyarakat. Solusinya memerlukan pendekatan yang komprehensif, termasuk edukasi, pembangunan infrastruktur alternatif, dan penegakan hukum yang lebih tegas [19].

H. Norma Hukum tentang Larangan berada di Jalur Rel Kereta Api

Larangan berada di lintasan kereta api diatur dalam beberapa peraturan hukum di Indonesia, antara lain:

Tabel 1. Peraturan Hukum Larangan berada di Lintasan Kereta Api

Aturan	Pasal	Deskripsi
Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian	Pasal 181 Ayat (1)	Setiap orang dilarang berada di ruang manfaat jalur kereta api, menyerobot jalur kereta api, atau menggunakan jalur kereta api untuk kepentingan lain selain untuk angkutan kereta api.
	Pasal 199	Pelanggaran terhadap Pasal 181 Ayat (1) dapat dikenakan pidana penjara paling lama 3 bulan atau denda paling banyak Rp15.000.000.
Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Pasal 114	Pengendara kendaraan wajib mendahulukan kereta api saat melewati perlintasan sebidang.
	Pasal 296	Pelanggar dapat dikenakan pidana kurungan paling lama 3 bulan atau denda paling banyak Rp750.000.
Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan Jalur Kereta Api dengan Jalan	Pasal 4 Ayat (1)	Pejalan kaki, kendaraan bermotor, dan hewan dilarang berada di lintasan kereta api selain pada perlintasan yang telah ditentukan.

Jadi, berada di lintasan kereta api tanpa izin merupakan pelanggaran hukum yang dapat dikenakan sanksi pidana maupun denda [20].

I. Sanksi dan Penegakan yang Lebih Tegas

Sanksi yang tegas dan konsisten adalah faktor penting dalam penegakan hukum yang efektif. Harap mengemukakan adanya revisi terhadap UU No. 23 Tahun 2007 untuk memperberat sanksi bagi pelanggar larangan berada di jalur rel kereta api. Sanksi yang lebih berat diharapkan dapat memberikan efek jera yang lebih kuat bagi pelanggar. Selain itu, Budiarti menekankan pentingnya konsistensi dalam penerapan sanksi. Setiap pelanggar harus

diperlakukan secara adil dan mendapatkan sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku tanpa ada diskriminasi. Konsistensi dalam penegakan hukum ini akan meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap sistem hukum dan mendorong kepatuhan yang lebih tinggi. Penegakan yang lebih tegas juga memerlukan dukungan dari masyarakat. Efendi & Ibrahim menekankan bahwa partisipasi aktif masyarakat dalam pengawasan dan pelaporan pelanggaran dapat membantu aparat penegak hukum dalam menjalankan tugasnya [21]. Penelitian mengenai larangan berada di jalur rel kereta api berdasarkan UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian menunjukkan berbagai tantangan dan ketidakefisienan dalam penerapannya, terutama di wilayah pedesaan. UU No. 23 Tahun 2007 mengatur dengan jelas larangan ini untuk menjamin keselamatan dan keamanan publik. Namun, implementasinya masih jauh dari optimal, terutama di daerah pedesaan yang kurang memiliki infrastruktur keselamatan yang memadai seperti pagar pembatas dan rambu-rambu peringatan. Di wilayah perkotaan, penerapan UU ini cenderung lebih efektif berkat pengawasan yang ketat dan kesadaran hukum yang lebih tinggi di kalangan masyarakat. Sebaliknya, di pedesaan, minimnya pengawasan dan kurangnya sosialisasi mengenai bahaya berada di jalur rel kereta api menyebabkan banyaknya pelanggaran. Masyarakat di pedesaan sering kali tidak memahami sepenuhnya risiko yang terkait dengan melintasi jalur kereta api tanpa izin [22].

Selain itu, terdapat perbedaan pemahaman yang signifikan antara masyarakat umum dan profesional hukum mengenai peraturan ini. Masyarakat umum sering kali tidak mengetahui detail sanksi yang diatur dalam UU No. 23 Tahun 2007, sementara profesional hukum memahami betul bahaya dan konsekuensi hukum dari pelanggaran larangan ini. Namun, tantangan yang dihadapi adalah komunikasi yang efektif antara kedua kelompok ini. Sanksi yang tidak diterapkan secara konsisten juga menimbulkan persepsi bahwa pelanggaran ini bukanlah masalah serius. Badan usaha penyelenggara perkeretaapian memiliki peran penting dalam memastikan keselamatan dan keamanan jalur kereta api. Tanggung jawab ini mencakup pembangunan, pengoperasian, perawatan, dan pengusahaan jalur kereta api. Namun, tanggung jawab ini tidak dapat sepenuhnya diemban oleh badan usaha saja. Kolaborasi antara pemerintah, badan usaha, dan masyarakat sangat penting untuk meningkatkan kesadaran akan pentingnya menjaga keselamatan di jalur kereta api. Sosialisasi dan edukasi mengenai bahaya dan sanksi pelanggaran harus dilakukan secara berkala dan menyeluruh [23]. Penegakan hukum yang efektif membutuhkan kepastian hukum, keadilan, dan kemanfaatan. Namun, ketidakseragaman dalam penegakan sanksi mengurangi keefektifan hukum ini. Oleh karena itu, diperlukan penguatan infrastruktur keselamatan, seperti pemasangan pagar pembatas dan rambu-rambu yang lebih jelas, terutama di daerah pedesaan. Selain itu, peningkatan pengawasan dan penegakan hukum yang konsisten juga diperlukan. Pemerintah harus memperkuat koordinasi antara aparat penegak hukum dan badan usaha penyelenggara perkeretaapian untuk memastikan bahwa sanksi diterapkan secara adil dan konsisten.

Edukasi dan sosialisasi yang berkelanjutan juga sangat penting. Program sosialisasi harus dilakukan secara berkala dan mencakup seluruh lapisan masyarakat. Media massa, media sosial, dan lembaga pendidikan dapat menjadi sarana efektif dalam menyebarkan informasi mengenai UU No. 23 Tahun 2007 dan bahaya berada di jalur rel kereta api. Kolaborasi antara pemerintah, badan usaha, dan masyarakat juga sangat penting dalam menciptakan lingkungan yang aman di sekitar jalur kereta api [24]. Dalam rangka meningkatkan implementasi kebijakan ini, berbagai langkah perlu diambil. Penguatan infrastruktur keselamatan adalah langkah penting untuk mencegah pelanggaran. Selain itu, peningkatan pengawasan dan penegakan hukum yang konsisten akan membantu menegakkan aturan dengan lebih efektif. Edukasi dan sosialisasi yang berkelanjutan akan meningkatkan pemahaman masyarakat mengenai bahaya dan sanksi pelanggaran. Kolaborasi antara pemerintah, badan usaha, dan masyarakat akan menciptakan lingkungan yang lebih aman dan tertib di sekitar jalur kereta api. Dengan langkah-langkah ini, diharapkan penerapan UU No. 23 Tahun 2007 dapat lebih efektif dalam menjaga keselamatan dan keamanan publik di jalur rel kereta api [25]. Prinsip utama dari undang-undang ini adalah memastikan keselamatan semua pihak terkait, yang didukung oleh Suryadi (2020) yang menekankan bahwa keselamatan merupakan prioritas utama dalam pengaturan perkeretaapian.

Operator kereta api juga memiliki tanggung jawab untuk menjaga jalur rel agar tidak diakses sembarangan. Menurut Nur Hidayat (2019), kewajiban ini termasuk penyediaan fasilitas dan pengamanan untuk mencegah kecelakaan. Ketentuan ini selaras dengan pasal 119 yang menegaskan pentingnya pengamanan oleh operator untuk memastikan jalur kereta api aman dari gangguan [26]. Pelanggaran terhadap larangan ini dapat dikenakan sanksi sesuai dengan Pasal 121, yang memberikan dasar hukum untuk penegakan hukum terhadap pelanggaran. Jati Raharja (2021) menjelaskan bahwa sanksi tersebut bertujuan untuk memberikan efek jera dan mendorong kepatuhan terhadap aturan. Selain itu, penting untuk diimbangi dengan upaya edukasi masyarakat. Dr. Rina Pratiwi (2022) menambahkan bahwa sosialisasi dan kampanye keselamatan sangat penting untuk meningkatkan kesadaran masyarakat akan bahaya berada di jalur rel. Keseluruhan pendekatan ini menunjukkan bahwa penegakan hukum yang efektif memerlukan kombinasi antara regulasi yang ketat, pengawasan, dan pendidikan masyarakat.

Berikut adalah penjelasan menyeluruh mengenai UU tentang KAI, aturan-aturan yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan (Dishub), dan aturan-aturan yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian (Dirjen Perkeretaapian) dalam bentuk tabel:

Tabel 2. UU tentang KAI

Kategori	Judul / Aturan	Deskripsi
----------	----------------	-----------

UU tentang KAI	Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian	Mengatur penyelenggaraan perkeretaapian di Indonesia termasuk pembangunan, pengoperasian, pemeliharaan, pengawasan, dan tanggung jawab. Mengatur hak dan kewajiban penyelenggara serta sanksi atas pelanggaran peraturan
Aturan Dishub tentang KAI	Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 69 Tahun 2018	Tentang Standar Pelayanan Minimum untuk Angkutan Orang dengan Kereta Api. Mengatur standar minimum yang harus dipenuhi oleh penyelenggara kereta api terkait fasilitas dan layanan untuk penumpang.
Aturan Dishub tentang KAI	Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 62 Tahun 2013	Tentang Perizinan Penyelenggaraan Perkeretaapian. Mengatur tentang jenis dan prosedur perizinan yang harus dipenuhi oleh penyelenggara perkeretaapian termasuk pembangunan dan pengoperasian jalur rel dan stasiun kereta api.
Aturan Dirjen tentang KAI	Peraturan Dirjen Perkeretaapian No. 7 Tahun 2017	Tentang Keselamatan Operasional Perkeretaapian. Mengatur standar keselamatan untuk pengoperasian kereta api, penanganan keadaan darurat, dan kewajiban operator untuk mematuhi standar keselamatan
Aturan Dirjen tentang KAI	Peraturan Dirjen Perkeretaapian No. 8	Tentang Standar Pelayanan Minimum (SPM) Kereta Api. Menetapkan standar pelayanan minimum yang harus dipenuhi oleh penyelenggara kereta api terkait ketersediaan informasi, fasilitas di stasiun, dan dalam kereta.
Aturan Dirjen tentang KAI	Peraturan Dirjen Perkeretaapian No. 9 Tahun 2019	Tentang Sertifikasi Kelaikan Sarana Perkeretaapian. Mengatur prosedur sertifikasi kelaikan sarana perkeretaapian termasuk proses dan persyaratan untuk mendapatkan sertifikat kelaikan
Aturan Dirjen tentang KAI	Peraturan Dirjen Perkeretaapian No. 10 Tahun 2020	Tentang Tata Cara Pengoperasian dan Pemeliharaan Prasarana Perkeretaapian. Menetapkan standar operasional untuk pemeliharaan jalur rel, sinyal, dan jembatan, serta prosedur inspeksi prasarana.
Aturan Dirjen tentang KAI	Peraturan Dirjen Perkeretaapian No. 11 Tahun 2021	Tentang Pengaturan Tarif Angkutan Kereta Api. Mengatur penetapan dan pengawasan tarif angkutan kereta api termasuk mekanisme penetapan tarif dan kebijakan tarif khusus
Aturan Dirjen tentang KAI	Surat Edaran Dirjen Perkeretaapian No. 12 Tahun 2021	Tentang Protokol Kesehatan di Lingkungan Perkeretaapian Selama Pandemi COVID-19. Memberikan panduan mengenai penerapan protokol kesehatan seperti penggunaan masker, pengaturan kapasitas penumpang, dan pemeriksaan kesehatan.
Aturan Dirjen tentang KAI	Peraturan Dirjen Perkeretaapian No. 13 Tahun 2022	Tentang Pengawasan dan Pengendalian Operasional Kereta Api. Mengatur mekanisme pengawasan dan pengendalian operasional kereta api termasuk prosedur audit dan sistem pelaporan insiden
Aturan Dirjen tentang KAI	Peraturan Dirjen Perkeretaapian No. 14 Tahun 2023	Tentang Pengelolaan dan Pemeliharaan Sistem Sinyal dan Telekomunikasi Perkeretaapian. Mengatur standar teknis dan operasional untuk sistem sinyal dan telekomunikasi serta prosedur

		inspeksi dan pemeliharaan berkala.
--	--	------------------------------------

Tabel di atas memberikan rangkuman aturan-aturan yang relevan dengan penyelenggaraan dan pengoperasian kereta api di Indonesia, baik yang dikeluarkan oleh UU, Kementerian Perhubungan, maupun Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

IV. SIMPULAN

Kesimpulan dari penelitian ini menunjukkan bahwa Penegakan hak atas larangan berada di jalur rel kereta api yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian masih menghadapi berbagai tantangan dalam implementasinya, terutama di wilayah pedesaan. Meskipun pasal-pasal dalam UU tersebut secara tegas melarang individu berada di ruang manfaat jalur kereta api dan menetapkan sanksi pidana maupun denda, kenyataannya penegakan hukum belum optimal karena lemahnya pengawasan, kurangnya infrastruktur keselamatan, rendahnya kesadaran hukum masyarakat, serta keterbatasan sumber daya dan teknologi. Penegakan hukum yang efektif memerlukan pendekatan menyeluruh melalui koordinasi antara pemerintah pusat dan daerah, kolaborasi dengan badan usaha penyelenggara perkeretaapian, peningkatan penggunaan teknologi pengawasan, serta edukasi dan sosialisasi hukum yang intensif kepada masyarakat. Oleh karena itu, penegakan larangan ini harus dilaksanakan tidak hanya dengan penindakan hukum yang konsisten dan adil, tetapi juga dengan penguatan infrastruktur, peningkatan kesadaran hukum masyarakat, dan keterlibatan semua pemangku kepentingan demi menjamin keselamatan dan ketertiban di lingkungan jalur rel kereta api.

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji dan syukur Alhamdulillah penulis ucapkan kepada Allah SWT karena berkat Rahmat, Ridha, serta Karunia-Nya penulis dapat membuat, menulis, dan menyelesaikan karya tulis ini dengan baik. Tidak lupa penulis juga mengucapkan terima kasih kepada Lembaga/instansi yang memberikan data penelitian yakni Perpustakaan Universitas Muhammadiyah Sidoarjo dan kepada pihak Stasiun Bangil staf dan petugas yang telah memberikan dukungan serta informasi berharga terkait implementasi Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian.

REFERENSI

- [1] Budi Arlius, Putra, Pola Permukiman Melayu Jambi Studi Kasus Kawasan Tanjung Pasir Sekoja. Semarang: Universitas Diponegoro, 2006.
- [2] Marzuki, Metodologi Riset. Yogyakarta: BPFE-UII, 2000.
- [3] Danim, Pengantar Studi Penelitian Kebijakan. Jakarta: Bumi Aksara, 2005.
- [4] Khomarudin, Menelusuri Pembangunan Perumahan dan Permukiman. Jakarta: Yayasan Real Estate Indonesia, PT Rakasindo, 1997.
- [5] Arahap, R. R., "Tinjauan Yuridis Terhadap Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Kereta Api Dalam Menggunakan Jasa Angkutan Kereta Api," *Jurnal Ilmu Hukum dan Sosiologi*, 1(2), 2017, pp. 1-13.
- [6] FI Pasaribu, I., & Roza, "Sistem Pengamanan Perlindungan Kereta Api Terhadap Jalur Lalu Lintas Jalan Raya," *Jurnal Z*, 11(2), 2020, pp. 12-14.
- [7] Firman Syahputra M., "Artikel Terkait Apa Akibat Hukum Terhadap Kecelakaan Kereta Api Indonesia," *Jurnal X*, 1(2), 2018, pp. 15.
- [8] Etzioni, A., Organisasi – Organisasi Modern. Jakarta: UI, 1989.
- [9] Putra, I. G. A. M., & Suastika, K., "Tinjauan Hukum Terhadap Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jalan di Sekitar Jalur Kereta Api," *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum*, 26(2), 2019, pp. 163-180.
- [10] Mahmudi, Manajemen Kinerja Sektor Publik, Edisi I. Yogyakarta: Penerbit Buku UPP AMP YKPN, 2005.
- [11] Kustina, Sri, "Dalam Perkuliahan Hukum Perijinan di Fakultas Hukum Universitas Brawijaya," 31 Agustus 2009.
- [12] Philipus, M Hadjon, Pengantar Hukum Perijinan. Surabaya: Yuridika, 1993.
- [13] Dr. R. HR, Hukum Administrasi Negara, 14th ed. Jakarta: Rajawali Pers, 2018.
- [14] R. Njatrijani, S. Margaret, and E. P. Sembiring, "Jaminan Keselamatan Penumpang Moda Transportasi Kereta Api (Studi Kasus Kecelakaan Kereta Api Turangga dan KRL Commuter Line Bandung)," *Law Dev. Justice Rev.*, vol. 7, no. 1, pp. 30–44, Apr. 2024, doi: 10.14710/ldjr.7.2024.30-44.
- [15] M. Mahmud, "Pelanggaran Hukum Kelalaian Petugas Penjaga Palang Pintu Perlindungan Kereta Api (Studi Kasus di Daop 8 Surabaya)," *Dinamika*, vol. 26, no. 9, pp. 1156–1166, Aug. 2020.
- [16] Hartati, E., & Nurjannah, N., "Tinjauan Hukum Pelanggaran Penyebab Kecelakaan Kereta Api di Indonesia,"

- [19] Jurnal Hukum Novelty, 11(1), 2020, pp. 68-77.
- [20] Blaang, C. Djamabut, *Perumahan dan Permukiman Sebagai Kebutuhan Pokok*. Jakarta: Buku Obor, 1986.
- [21] A. Riyadi, R. Njatrijani, and S. Mahmudah, "Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) Sebagai Perusahaan Jasa Pengangkutan Terhadap Keselamatan Penumpang Kereta Di Perlindungan Sebidang," *Diponegoro Law J.*, vol. 5, no. 2, pp. 1–16, Mar. 2016, doi: 10.14710/dlj.2016.10755.
- [22] Drs. H. A. S. Moenir, "Manajemen Pelayanan Umum Di Indonesia." Jakarta : Bumi Aksara, 2006.
- [23] L. Swasti, D. Sundawa, and D. I. Muthaqin, "Sikap Masyarakat Terhadap Kesadaran Hukum Lalu Lintas Di Perlindungan Kereta Api Kota Bandung," *J. Civ. Huk.*, vol. 7, no. 1, Aug. 2022, doi: 10.22219/jch.v7i1.21360.
- [24] A. 'Rachmad Hidayat, H. Hufron, and S. Setiadji, "Tanggung Jawab PT. Kereta Api (Persero) Terhadap Penumpang Yang Menjadi Korban Kecelakaan Kereta Api," *Akrab Juara J. Ilmu-Ilmu Sos.*, vol. 5, no. 1, pp. 137–154, Feb. 2020.
- [25] Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian
- [26] Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 69 Tahun 2018 tentang Standar Pelayanan Minimum untuk Angkutan Orang dengan Kereta Api.
- [27] Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 62 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengelolaan Perkeretaapian.
- [28] Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 60 Tahun 2012 tentang Perizinan Penyelenggaraan Perkeretaapian.
- [29] Peraturan Dirjen Perkeretaapian No. 7 Tahun 2017 tentang Keselamatan Operasional Perkeretaapian.
- [30] Peraturan Dirjen Perkeretaapian No. 8 Tahun 2018 tentang Standar Pelayanan Minimum (SPM) Kereta Api.
- [31] Peraturan Dirjen Perkeretaapian No. 9 Tahun 2019 tentang Sertifikasi Kelaikan Sarana Perkeretaapian
- [32] Peraturan Dirjen Perkeretaapian No. 10 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pengoperasian dan Pemeliharaan Prasarana Perkeretaapian.
- [33] Peraturan Dirjen Perkeretaapian No. 11 Tahun 2021 tentang Pengaturan Tarif Angkutan Kereta Api.
- [34] Surat Edaran Dirjen Perkeretaapian No. 12 Tahun 2021 tentang Protokol Kesehatan di Lingkungan Perkeretaapian Selama Pandemi COVID-19.
- [35] Peraturan Dirjen Perkeretaapian No. 13 Tahun 2022 tentang Pengawasan dan Pengendalian Operasional Kereta Api.
- [36] Peraturan Dirjen Perkeretaapian No. 14 Tahun 2023 tentang Pengelolaan dan Pemeliharaan Sistem Sinyal dan Telekomunikasi Perkeretaapian.

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.