

EFEKTIFITAS PASAL 296 UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI WILAYAH SURABAYA

Wisnu Ramadhani

S1 Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum Universitas Negeri Surabaya
ramadhaniwisnu@gmail.com

Pudji Astuti

S1 Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum Universitas Negeri Surabaya
pudjiastuti@unesa.ac.id

Abstrak

Kereta api merupakan moda transportasi yang tidak dapat melakukan pengereman secara mendadak sehingga ketika terdapat kereta api yang akan melintas, maka kendaraan lain harus berhenti (Pasal 114 UU LLAJ). Pelanggaran tersebut secara jelas diancam dengan sanksi pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp. 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah) sebagaimana diatur dalam Pasal 296 UU LLAJ. Faktanya pengendara masih banyak yang menerobos perlintasan ketika kereta api sedang akan melintas dan tidak mendapat tindakan dari aparat kepolisian dengan sanksi yang sudah diatur tersebut. Tujuan penelitian ini antara lain untuk menganalisis faktor-faktor yang menyebabkan tidak efektifnya Pasal 296 UU LLAJ di wilayah Surabaya, serta untuk menganalisis upaya dalam mengefektifkan pelaksanaan Pasal 296 UU LLAJ di wilayah Surabaya. Penelitian ini merupakan penelitian yuridis sosiologis dengan jenis data primer dan data sekunder. Data dikumpulkan dengan wawancara, observasi, dan dokumentasi yang dilakukan semua perlintasan kereta api di Surabaya. Semua data kemudian dianalisis dengan metode kualitatif. Penegakan hukum Pasal 296 UU LLAJ yang disebabkan tidak adanya aparat penegak hukum yang menjaga perlintasan. Saling lempar tanggung jawab antar institusi antara Kepolisian, PT Kereta Api Indonesia, dan Dinas Perhubungan Surabaya. Faktor lainnya adalah faktor sarana yang tidak dilengkapi dengan palang pintu, dan faktor masyarakat sendiri yang masih sering menerobos. Upaya yang dilakukan untuk mengefektifkan Pasal 296 UU LLAJ terbagi dalam dua hal yaitu represif dan preventif.

Kata kunci: penegakan hukum, palang pintu kereta api, perlintasan kereta api surabaya.

Abstract

Train, is a transportation mode that cannot carry out sudden braking so that when there is a train that will pass, other vehicles must stop (Article 114 of the LLAJ Law). Violations of Article 114 of the LLAJ Law are clearly threatened with imprisonment sanctions for a maximum of 3 (three) months, or a fine of at most Rp. 750,000.00 (seven thousand and fifty thousand rupiahs), as stipulated in Article 296 of the LLAJ Law. In fact, there are still many motorists who break through the crossing when the train is going to pass, and it does not get action from the police with the sanctions that have been arranged. The purpose of this study was to analyze the factors that caused the ineffectiveness of Article 296 of the LLAJ Law in the Surabaya region, and to analyze the efforts to make effective the implementation of Article 296 of the LLAJ Law in the Surabaya Region. This type of research is juridical-sociological with the type of primary data and secondary data. Data was collected by interviews, observation, and documentation carried out by all train crossings in Surabaya. All data are then analyzed by qualitative methods. Based on the results of the research obtained, it can be concluded that the ineffectiveness of law enforcement Article 296 of the LLAJ Law is caused by the absence of law enforcement officers who maintain crossings. On the contrary, there is actually a mutual throwing of responsibility between institutions between the Police, PT KAI, and Dishub Surabaya. Other factors, namely the factors of facilities that are not equipped with a doorstop, and the factors of the people themselves who still often break through. Efforts made to make Article 296 of the LLAJ Law effective are divided into two things, namely repressive and preventive.

Keywords: law enforcement, railroad doorstop, surabaya railway crossing

PENDAHULUAN

Kereta api merupakan salah satu moda transportasi atau angkutan yang digunakan banyak masyarakat untuk melakukan perjalanan dari satu tempat ke tempat lain. Kereta api termasuk dalam moda transportasi darat bersama dengan bus, mobil, dan sepeda motor. Kereta api

termasuk dalam transportasi darat yang populer dan banyak diminati oleh masyarakat. Hal ini bisa dilihat dari data Badan Pusat Statistik yang merangkum bahwa jumlah penumpang kereta api dalam rentang waktu 2017-Januari 2018 dalam setiap bulannya penumpang kereta rata-rata berada di angka 27.000-36.000. Angka ini

menunjukkan bagaimana animo masyarakat dalam menggunakan transportasi kereta api. Kereta api merupakan transportasi yang unik. Hal ini karena kereta api tidak bisa melakukan rem mendadak seperti transportasi lain pada umumnya. Kereta api membawa banyak muatan (banyak gerbong) dan melaju dengan kecepatan tinggi sehingga tidak mudah untuk melakukan pengereman secara langsung. “Secara teknis KA tidak dapat berhenti seketika saat dilakukan pengereman mendadak layaknya kendaraan lain seperti mobil atau sepeda motor. Bobotnya yang begitu besar, terlebih ketika membawa muatan dalam jumlah besar, sangat tidak mendukung KA melakukan pengereman mendadak”. Kondisi ini yang kemudian menyebabkan ketika kereta api akan melintas, maka kendaraan lain harus berhenti dan mendahulukan jalannya kereta api. Hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 114 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Selanjutnya disebut UU LLAJ) yang menentukan bahwa: “Pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan Jalan, Pengemudi Kendaraan wajib: a) berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain; b) mendahulukan kereta api; dan c) memberikan hak utama kepada Kendaraan yang lebih dahulu melintasi rel”.

Adanya sinyal dan palang pintu tersebut adalah untuk mempermudah pemberian isyarat kepada pengguna lalu lintas apabila terdapat kereta api yang akan melintas. Kereta api menempati urutan teratas transportasi yang harus didahulukan, bahkan ketimbang transportasi pemadam kebakaran atau ambulans sekalipun. Hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 64-65 Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan (PP 43/1993).

Fakta di lapangan ketentuan dalam Pasal 114 UU LLAJ tersebut tidak banyak dipatuhi oleh masyarakat. Hal ini karena masyarakat masih banyak yang terus melintasi rel kereta api kendati sinyal sudah berbunyi dan palang pintu kereta api sudah mulai ditutup. Padahal penerobos perlintasan kereta api tersebut sebenarnya dapat dikenakan sanksi pidana. Hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 296 UU LLAJ yang menentukan bahwa: “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor pada perlintasan antara kereta api dan Jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 114 huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp. 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah)”.

Pasal 296 UU LLAJ mengatur secara tegas sanksi bagi masyarakat yang menerobos perlintasan kereta api, yaitu pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau

denda paling banyak Rp. 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah). Para penerobos perlintasan kereta api tersebut harus ditindak secara hukum, sebagai langkah nyata dalam supremasi dan hukum sekaligus upaya pencegahan kecelakaan di perlintasan. Hal ini sesuai dengan amanat Pasal 13 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (PP 37/2017), yang menentukan bahwa: “Penurunan fatalitas akibat kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan melaksanakan tindakan langsung secara sinergi melalui: a) pemenuhan persyaratan laik fungsi jalan; b) pemenuhan persyaratan keselamatan kendaraan bermotor; c) pemenuhan persyaratan penyelenggaraan kompetensi pengemudi kendaraan bermotor; d) penegakan hukum ketentuan keselamatan berlalu lintas; dan e) penanganan korban kecelakaan”.

Artinya bahwa kecelakaan di lalu lintas, termasuk kecelakaan di perlintasan kereta api, harus dicegah dengan tindakan secara langsung tindakan-tindakan tersebut diantaranya adalah pemenuhan persyaratan laik fungsi jalan dan penegakan hukum. Tindakan tersebut harus dilakukan secara sinergi, yaitu untuk mencegah kecelakaan lalu lintas tidak hanya dilakukan dengan memenuhi fasilitas melainkan juga dengan melakukan penegakan hukum secara tegas. Namun penegakan hukum tersebut tentu merupakan hal yang sulit dilakukan. Hal ini karena di perlintasan kereta api di Surabaya masih banyak yang tidak dijaga oleh petugas dari pihak Kepolisian sebagai aparat penegak hukum. Selain itu, kondisi ini diperparah dengan adanya perlintasan kereta api yang belum terdapat sinyal bunyi atau palang pintu. Hal ini seperti di perlintasan kereta api di Ketintang Madya, di mana tidak terdapat Polisi yang berjaga dan hanya terdapat sinyal bunyi dan belum ada palang pintu yang menutup perlintasan ketika kereta api melintas. Kondisi ini akan menyebabkan banyak pengendara yang menerobos perlintasan kereta api ketika kereta api akan melintas. Tindakan menerobos perlintasan kereta api bahkan bisa terjadi di perlintasan kereta api yang sudah terdapat alarm dan palang pintu sekalipun. Hal ini seperti yang terjadi di Perlintasan Kereta api di Margorejo, Surabaya, pada April 2017 di mana mobil Xenia masih terus memaksa melintas meskipun sinyal sudah berbunyi dan palang pintu sudah diturunkan. Akhirnya mobil Xenia tersebut tertabrak dan tiga orang tewas.

Kecelakaan di perlintasan kereta kerap kali terjadi. Banyaknya kecelakaan di perlintasan kereta api di Surabaya menyebabkan 4 (empat) perlintasan kereta api secara permanen yang dilakukan pada tanggal 19 Juli 2017. Empat perlintasan tersebut terdapat di sepanjang jalan Ahmad Yani Surabaya yaitu perlintasan 21 di depan SDN Margorejo I, perlintasan 23 Jalan Wonocolo,

perlintasan 23 A depan UIN Sunan Ampel, dan perlintasan 24 di selatan UIN Sunan Ampel sebelum lintasan Jemursari. Penutupan secara permanen tersebut dilakukan untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas di perlintasan kereta api.

Berdasarkan uraian di atas, adapun Tujuan penelitian ini antara lain untuk menganalisis faktor-faktor yang menyebabkan tidak efektifnya Pasal 296 UU LLAJ di wilayah Surabaya, dan untuk menganalisis upaya dalam mengefektifkan pelaksanaan Pasal 296 UU LLAJ di wilayah Surabaya.

Kajian teoritik dalam penelitian ini menjelaskan tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang terdiri dari uraian secara umum terkait pengertian lalu lintas dan angkutan jalan, asas-asas lalu lintas dan angkutan jalan, jenis-jenis angkutan jalan. Selanjutnya, menjelaskan terkait kereta api yang terdiri dari pengertian kereta api, yang merupakan angkutan yang hanya bisa bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api. Hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (1) (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian (selanjutnya disebut UU Perkeretaapian), serta kewajiban mendahulukan kereta api daripada kendaraan lain sebagaimana diatur dalam Pasal 114 UU LLAJ. Terkait keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, Pengaturan wajibnya mendahulukan jalannya kereta api sebenarnya adalah bertujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan dan mewujudkan keselamatan lalu lintas. Keselamatan lalu lintas diatur dalam Pasal 1 ayat (2) PP 37/2017 yaitu "Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat KLLAJ adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan".

Penegakan hukum merupakan perwujudan peraturan perundang-undangan dalam realitas kehidupan masyarakat. Penegakan hukum atau implementasi hukum adalah salah satu usaha untuk mewujudkan nilai yang terdapat dalam norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan. Penegakan hukum tidak bisa hanya terpaku pada aturan dan kekuasaan, melainkan juga harus melibatkan dimensi pendukung lainnya. Penegakan hukum yang ideal harus disertai dengan kesadaran sub sistem sosial. Hal ini karena penegakan hukum juga dipengaruhi oleh aspek lain seperti politik, ekonomi, budaya dan dimensi lainnya (Muladi, 2002: 69). Faktor-faktor yang memengaruhi penegakan hukum di antaranya faktor hukum, faktor aparat penegak hukum, faktor sarana dan prasarana, faktor masyarakat serta faktor budaya dalam suatu masyarakat.

Upaya penegakan hukum pada prinsipnya bisa dilakukan dengan tindakan pencegahan (preventif) dan tindakan penindakan (represif). Tindakan preventif adalah

upaya yang dilakukan sebelum terjadinya pelanggaran hukum supaya pelanggaran hukum tidak pernah terjadi. Sedangkan tindakan represif adalah tindakan penindakan yang dilakukan setelah pelanggaran hukum terjadi dengan harapan bisa memberikan efek jera dan memberikan pelajaran bagi masyarakat lain. Proses penegakan hukum dalam konsep Sudjono D. juga dapat dilakukan dengan dua cara, yaitu moralistik dan abilisionistik. Proses penegakan hukum melalui pencegahan moralistik adalah dengan melakukan pembinaan mental dan spritual yang bisa dilakukan oleh tokoh agama, guru, tokoh masyarakat. Pencegahan ini lebih mengarah kepada ajaran agama dan moralisme dan juga peraturan perundang-undangan. Sedangkan pencegahan secara abilisionistik adalah pencegahan dengan melakukan penelusuran penyebab utama timbulnya pelanggaran hukum. Misalkan dalam pelanggaran hukum atau tindak pidana pencurian, maka akar masalahnya adalah kebutuhan ekonomi. Maka pencegahan yang dilakukan adalah dengan cara mencukupi kebutuhannya sehingga tidak melakukan kejahatan lagi (Sudjono D, 1970:19).

METODE

Jenis penelitian yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah jenis penelitian hukum empiris yang mengkaji dari sisi efektifitas penegakan hukum pada Perda 19/2012. Penelitian hukum empiris adalah penelitian hukum yang berusaha melihat hukum dari sisi yang nyata, dalam artian ini dapat dikatakan bahwa penelitian hukum empiris melihat hukum yang bekerja dimasyarakat. Penelitian hukum empiris ini terdiri dari penelitian terhadap identifikasi hukum (tidak tertulis) dan penelitian terhadap efektifitas hukum. (Soerjono Soekanto, 1986:51)

Dalam penelitian ini menggunakan metode pendekatan kualitatif untuk menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang atau perilaku mereka yang diamati oleh peneliti. Perilaku yang diamati ini selanjutnya akan diperkuat menggunakan data primer dan data sekunder.

Penelitian ini dilakukan di perlintasan kereta di Kota Surabaya. Lokasi Kota Surabaya dipilih karena banyaknya perlintasan kereta api di Surabaya yang belum diawasi oleh Polisi, sehingga penegakan hukumnya masih belum berjalan dengan maksimal. Padahal di Surabaya banyak perlintasan kereta api di mana pengendara masih sering menerobos perlintasan. Adapun informan dalam penelitian ini antara lain: a) Kepala Unit Lalu Lintas Polisi Resort Kota Besar Surabaya; b) Kepala Dinas Perhubungan Kota Surabaya; c) Direktur Kereta Api Wilayah Surabaya; d) Pengendara.

Penelitian ini menggunakan dua jenis data, yaitu data primer dan data sekunder (Soerjono Soekanto, 1986:11).

Data primer dalam penelitian ini adalah terkait dengan efektivitas Pasal 296 UU LLAJ yang mengatur terkait sanksi bagi pengendara yang menerobos perlintasan ketika kereta api akan melintas di wilayah Surabaya. Sedangkan, data sekunder dalam penelitian ini adalah terdiri dari Peraturan Perundang-Undangan, buku, jurnal, skripsi, tesis, berita, kamus. Peraturan perundang-undangan yang digunakan dalam sumber data sekunder ini adalah Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia (UUD NRI) 1945, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan wawancara kepada informan secara langsung dan mendalam untuk mendapatkan jawaban-jawaban yang relevan atas permasalahan yang ditunjukkan dalam penelitian ini, dan studi dokumen dengan cara mengumpulkan dan menganalisis data tertulis dengan menggunakan *content analysis*. (Soerjono Soekanto, 1986:22). Data dalam penelitian ini dikumpulkan melalui tiga cara yaitu wawancara, observasi dan dokumentasi. Wawancara adalah proses mengajukan pertanyaan kepada pihak tertentu untuk mendapatkan jawaban terkait masalah yang dibahas dalam penelitian ini. Observasi dilakukan dengan cara mengamati secara langsung objek yang menjadi penelitian, yaitu penegakan hukum di perlintasan kereta api. Sedangkan dokumentasi adalah untuk mendapatkan a) data tentang kecelakaan akibat penerobosan palang pintu ketera api, b) data tentang lokasi palang pintu kereta api.

Teknik validitas data dari hasil penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik triangulasi. Teknik triangulasi merupakan metode sintesa data terhadap kebenarannya dengan menggunakan metode pengumpulan data yang lain. Data yang dinyatakan valid (kredibel) melalui triangulasi akan memberikan keyakinan terhadap peneliti tentang keabsahan datanya sehingga tidak ragu dalam pengambilan kesimpulan penelitian. Validitas data penelitian melalui triangulasi ini akan membuat data yang diolah dalam hasil penelitian dapat dipercaya (kredibel) untuk disajikan kepada pembaca. (Imam Gunawan, 2013:217)

Teknik pengolahan data dalam penelitian ini yakni data yang telah dikumpulkan dengan lengkap melalui wawancara, studi dokumen dan dokumentasi selanjutnya diolah dan disusun melalui beberapa tahap untuk menyimpulkan kedalam sebuah analisis yang tepat. Analisis data dalam penelitian ini menggunakan metode

analisis deskriptif dengan langkah-langkah: a) *editing*; b) *classifying*; 3) *verifying*; 4) *analyzing*; 5) *concluding*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Faktor-Faktor Yang Menyebabkan Tidak Efektifnya Pasal 296 UU LLAJ di Wilayah Surabaya

Faktor aparat hukum yang menyebabkan tidak efektifnya Pasal 296 UU LLAJ disebabkan dua hal, yaitu masih adanya perlintasan kereta api yang belum dijaga oleh petugas dan tidak jelasnya pihak yang bertanggungjawab atas hal tersebut. Pada prinsipnya, sebagaimana pengakuan Pengendara yang diwawancarai dalam penelitian ini, pernah menerobos perlintasan kereta api namun tidak mendapat teguran atau tilang dari aparat penegak hukum. Padahal hal tersebut jelas merupakan pelanggaran yang diancam dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp. 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

Ancaman sanksi tersebut sebenarnya sudah cukup efektif jika benar-benar diterapkan dengan baik sehingga dapat mencegah terjadinya kecelakaan di perlintasan kereta api. Masyarakat tentu takut untuk menerobos, selain karena memang berbahaya, juga takut terhadap ancaman pidana kurungan atau pidana denda tersebut. Namun sanksi tersebut menjadi hal yang mustahil karena pada beberapa perlintasan masih belum dijaga oleh aparat penegak hukum. Jika aparat penegak hukum tidak melakukan penjagaan, maka ancaman sanksi tersebut bisa terlupakan, apalagi dalam situasi tertentu pengendara terburu-buru karena harus cepat sampai ke suatu tujuan karena suatu keperluan yang mendesak seperti takut terlambat masuk kantor atau kuliah dan lain sebagainya.

Hal tersebut sebagaimana diakui oleh pengendara, pihak Polantas Polrestabes Surabaya, Dishub Surabaya, dan PT KAI Surabaya. Ketiga lembaga tersebut sudah mengetahui sendiri bahwa masih terdapat perlintasan kereta api yang belum dijaga oleh aparat penegak hukum. Meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas dan masih banyaknya perlintasan yang tidak dijaga oleh petugas tidak kemudian membuat para aparat untuk berembuk dan membangun kerjasama yang baik. Alih-alih hal tersebut dilakukan, para aparat justru berbeda pendapat terkait pihak mana yang berwenang.

Pihak Polantas Polrestabes Surabaya menyebutkan bahwa yang bertanggungjawab terhadap perlintasan kereta api adalah PT KAI dan Dinas Perhubungan. Berbeda dengan pihak Polantas Polrestabes Surabaya, pihak PT KAI mengatakan bahwa yang seharusnya menjaga perlintasan kereta api adalah Dishub Surabaya sedangkan yang menegakkan hukum di perlintasan kereta api adalah Polantas Polrestabes Surabaya itu sendiri. Sedangkan pihak Dishub Surabaya sendiri mengatakan bahwa pihaknya bertanggungjawab terhadap terjadinya

kecelakaan di perlintasan kereta api namun tidak bertanggungjawab dalam menjaga perlintasan.

Berdasarkan uraian tiga lembaga tersebut jelas bahwa terjadi saling lempar tanggungjawab terkait siapa yang mempunyai tanggungjawab untuk bertugas di perlintasan kereta dan bertanggungjawab jika terjadi kecelakaan. Semua pihak saling menuding pihak lain yang mempunyai tanggungjawab kepada pihak lain. Pernyataan yang paling tidak jelas dan membingungkan adalah pernyataan Dishub Surabaya.

Jika diteliti lebih lanjut sebenarnya faktor aparat penegak hukum ini yang paling bertanggungjawab adalah pihak kepolisian. Hal ini karena pihak kepolisian merupakan aparat hukum yang khusus dibentuk untuk menegakkan hukum yang ada. Dasar hukum yang bisa dijadikan landasan adalah ketentuan dalam Pasal 30 ayat (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 (selanjutnya disingkat UUD NRI 1945) menentukan bahwa “Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai alat Negara yang menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat bertugas melindungi, mengayomi, melayani masyarakat, serta menegakkan hukum”. Hal tersebut kemudian dijabarkan lagi dalam pasal 5 ayat (1) Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Indonesia (selanjutnya disingkat UU Polisi), juga menentukan bahwa “Kepolisian Negara Republik Indonesia merupakan alat Negara yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka terpeliharanya keamanan dalam negeri”.

Artinya, kesan saling lempar tanggungjawab tersebut muncul karena tidak pahamnya Kepolisian terhadap tugas dan fungsinya sebagai aparat penegak hukum. Kepolisian seharusnya dapat memahami tugas pokok dan fungsinya dalam melakukan penegakan hukum, termasuk penegakan hukum lalu lintas melalui satuan Polisi Lalu Lintas (Polantas) yang memang secara khusus dibentuk untuk fokus terhadap pengamanan dan penegakan hukum di bidang lalu lintas. Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2017 Tentang Susunan Organisasi Dan Tata Kerja Satuan Organisasi Pada Tingkat Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia (selanjutnya disebut Perkapolri 6/2017) secara khusus sudah membentuk Polantas untuk menempatkan satuan khusus tersebut di lalu lintas, termasuk juga di perlintasan kereta api.

Pasal 1 ayat (21) Perkapolri 6/2017 menentukan sebagai berikut “Korps Lalu Lintas Polri yang selanjutnya disebut Korlantas Polri adalah unsur pelaksana tugas pokok Polri di bidang keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas pada tingkat Mabes Polri yang berada di bawah Kapolri”. Kemudian pada tingkatan

Kepolisian Resort (Polres), tanggungjawab Kepolisian dalam bidang lalu lintas secara khusus dilaksanakan oleh Satuan Lalu Lintas (Satlantas). Pasal 1 ayat (20) Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Sektor mengatur sebagai berikut “Satuan Lalu Lintas yang selanjutnya disingkat Satlantas adalah unsur pelaksana tugas pokok fungsi lalu lintas pada tingkat Polres yang berada di bawah Kapolres”. Fungsi dari Satlantas pada tingkat Polres, termasuk Polrestabes tersebut adalah sebagaimana diatur dalam Pasal 59 ayat (3) Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2010. Berdasarkan uraian tersebut jelas bahwa penyebab utama tidak adanya Kepolisian yang berjaga di perlintasan kereta api karena faktor ketidakpahaman Kepolisian akan fungsinya. Polisi seharusnya hadir dalam setiap perlintasan kereta api, selain untuk menciptakan ketertiban juga untuk menindak pelanggaran yang terjadi. Hal tersebut karena memang sudah menjadi tugas pokok dan fungsi kepolisian, bukan malah melempar tanggungjawab terhadap PT KAI dan Dishub yang notabene bukan aparat penegak hukum yang tidak mempunyai wewenang untuk menegakkan hukum lalu lintas. Masalah lainnya yang juga muncul adalah terkait dengan polemik adanya partisipasi dari masyarakat yang menjaga perlintasan kereta api secara sukarela. Diantara beberapa perlintasan yang tidak dijaga oleh petugas tersebut, terdapat yang hanya dijaga oleh masyarakat secara sukarela. Kendati bersepakat dalam hal tersebut, terdapat perbedaan pandangan yang berbeda dalam hal efektifitas penjagaan oleh masyarakat secara sukarela tersebut. Pihak pengendara dan Polantas Polrestabes Surabaya menilai bahwa penjagaan yang dilakukan oleh masyarakat secara sukarela tersebut dianggap tidak efektif. Namun pihak PT KAI dan Dishub Surabaya menganggap bahwa hal tersebut justru efektif dalam menekan angka kecelakaan di perlintasan kereta api. Perbedaan pendapat ini tentu menggambarkan bahwa komitmen bersama lembaga-lembaga tersebut dalam menjaga pintu perlintasan dan menegakkan Pasal 296 UU LLAJ tidak jelas.

Upaya Dalam Mengefektifkan Pelaksanaan Pasal 296 UU LLAJ di Wilayah Surabaya

Berbagai upaya sebenarnya sudah dilakukan supaya Pasal 296 UU LLAJ di wilayah Surabaya, salah satunya adalah dengan memasang banner atau spanduk peringatan supaya tidak menerobos perlintasan kereta api ketika kereta api akan melintas. Pihak Polantas Polrestabes Surabaya mengaku upaya tersebut cukup berhasil mencegah terjadinya kecelakaan di perlintasan kereta api. Selain memasang banner atau spanduk, hal

juga yang dilakukan adalah dengan membangun kerjasama.

Kerjasama yang dimaksud adalah melibatkan Polantas Polrestabes Surabaya dan Dishub Surabaya terkait dengan keselamatan di bidang perlintasan kereta api, serta Kementerian Perhubungan. Namun masalah yang muncul dalam kerjasama tersebut yaitu pihak Dishub Surabaya dan pihak Polrestabes kurang memahami aturan tentang penegakan khususnya Pasal 29 Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Selanjutnya adalah tindakan menutup secara permanen perlintasan kereta api justru bukan solusi yang baik. Hal tersebut karena menutup akses lalu lintas yang sebenarnya dapat dilalui. Jika perlintasan sudah ditutup secara permanen, maka jelas tidak terdapat lagi kecelakaan karena memang sudah tidak dapat dilewati atau sudah tidak dapat disebut perlintasan lagi.

Selain upaya preventif, hal yang juga dilakukan adalah upaya represif yaitu melakukan penyelidikan terhadap suatu kecelakaan yang terjadi di perlintasan kereta api. Penyelidikan tersebut jelas merupakan kewenangan dari Kepolisian atau Polantas Polrestabes Surabaya. Hal tersebut karena permasalahan hukum adalah kewenangan Kepolisian dalam semua hal. Praktis dalam upaya represif ini tidak ditemukan permasalahan.

PENUTUP

Simpulan

Faktor-faktor yang menyebabkan belum efektifnya Pasal 296 UU LLAJ adalah disebabkan oleh faktor aparat yang lalai menjaga perlintasan dan saling lempar tanggungjawab, faktor sarana yang tidak dilengkapi dengan palang pintu, dan faktor masyarakat sendiri yang masih sering menerobos.

Upaya yang dilakukan dalam mengefektifkan pelaksanaan Pasal 296 UU LLAJ di wilayah Surabaya adalah dilakukan secara preventif dan represif. Secara preventif dilakukan dengan membuat spanduk dan menjalin kerjasama antar lembaga antara PT KAI, Dishub Surabaya, dan Polantas Polrestabes Surabaya. Namun dalam kerjasama tersebut pihak PT KAI dan Dishub saling tuding terkait dengan tidak efektifnya kerjasama tersebut. Sedangkan upaya represif dilakukan dengan cara menindak jika terjadi kecelakaan kereta api. Artinya penindakan baru dilakukan jika terjadi kecelakaan, dalam hal tidak terjadi kecelakaan tidak mendapatkan penindakan.

Saran

Saran penyelesaian permasalahan tersebut antara lain: 1) PT KAI, Dishub Surabaya, dan Polantas Polrestabes Surabaya seharusnya dapat bekerjasama dengan baik; 2) Perlintasan seharusnya dijaga oleh

petugas; 3) Sarana berupa palang pintu seharusnya dilengkapi; 4) Pengendara yang menerobos seharusnya langsung ditindak dan diberikan sanksi.

DAFTAR PUSTAKA

- Arief, Barda Nawawi. *Kebijakan Hukum Pidana*, (Bandung, PT. Citra Aditya Bakti, 2002)
- Fajar, Mukti dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Yogyakarta : Pustaka Pelajar, 2010
- Goesniadhie, Kusnu. Perspektif Moral Penegakan Hukum yang Baik, *Jurnal Hukum No. 2, Vol. 17-04-2010: 195-216*.
- H. Mario, Pokdarkamtibmas Pamulang Sebagai Implementasi Kemitraan dalam Konteks Community Policing”, *Jurnal Kriminologi Indonesia Vol 7 No. 1 Mei 2010*.
- Hatta, Moh. *Sistem Peradilan Pidana Terpadu*, Galangpress, Yogyakarta, 2008
- Kementerian Perhubungan, *Rencana Induk Perkeretaapian*, Ditjen Perkeretaapian, Jakarta, 2011
- Marzuki, Peter Mahmud *Penelitian Hukum*, Kencana, Malang, 2007
- Muladi, *Hak Asasi Manusia, Politik dan Sistem Peradilan Pidana*, (Semarang, Universitas Diponegoro Press, 2002)
- Pudyatmoko, Y. Sri. *Perizinan Problem dan Upaya Pembinaan*, (Jakarta, Grasindo, 2009)
- Soekanto, Soerjono. *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, (Jakarta: RajaGrafindo, 2007)
- Republik Indonesia. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722.
- _____. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96 Dan Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025.
- _____. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 60 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3529.
- _____. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 205, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6122.