



Tugas Dinas Perhubungan dalam Pengelolaan Perlintasan Kereta Api Sebidang di Kota Serang Berdasarkan Peraturan Wali Kota Serang Nomor 17 Tahun 2017

**Maziya Dalva¹, Ikomatussuniah²,
Ahmad Rayhan³**

Universitas Sultan Ageng Tirtayasa ^{1,2,3}

e-mail: maziyalvalva31@gmail.com

Abstract

This study analyzes the implementation of the duties of the Serang City Transportation Agency in managing railway level crossings under Serang Mayor Regulation Number 17 of 2017 and identifies the constraints encountered in practice. The study applies an empirical juridical method with a descriptive-analytical specification. The findings show that the agency has carried out supervision, operational control, traffic engineering, crossing-guard management, installation of traffic signs, gradual improvement of safety facilities, safety outreach, and coordination with railway-related institutions. Implementation remains suboptimal because several crossings still rely on manual barriers and non-permanent guard posts, while budget and human-resource limitations, complex intergovernmental coordination, and low compliance among some road users persist. From the perspective of authority theory, the Transportation Agency has a legal basis for performing transport-safety functions. From a welfare-state perspective, public safety protection still requires stronger facility modernization, staff capacity, inter-agency coordination, and direct community education.

Keywords: *Railway Level Crossing, Authority, Transport Safety.*

Abstrak

Penelitian ini menganalisis pelaksanaan tugas Dinas Perhubungan Kota Serang dalam pengelolaan perlintasan kereta api sebidang berdasarkan Peraturan Wali Kota Serang Nomor 17 Tahun 2017 serta kendala yang dihadapi dalam pelaksanaannya. Penelitian menggunakan metode yuridis empiris dengan spesifikasi deskriptif analitis. Hasil penelitian memperlihatkan bahwa tugas pengawasan, pengendalian operasional, rekayasa lalu lintas, pengelolaan petugas penjaga lintasan, pemasangan rambu, peningkatan fasilitas, sosialisasi keselamatan, dan koordinasi dengan instansi perkeretaapian telah dilaksanakan. Pelaksanaannya belum optimal karena masih terdapat titik perlintasan dengan palang manual dan pos jaga belum permanen, keterbatasan anggaran dan sumber daya manusia, koordinasi lintas kewenangan yang kompleks, serta rendahnya kepatuhan sebagian pengguna jalan. Dari perspektif teori kewenangan, Dinas Perhubungan memiliki dasar hukum untuk menjalankan fungsi keselamatan transportasi; dari perspektif negara kesejahteraan, perlindungan keselamatan masyarakat masih memerlukan penguatan melalui modernisasi fasilitas, peningkatan kapasitas petugas, koordinasi antarlembaga, dan edukasi yang menjangkau masyarakat secara langsung.

Kata Kunci: *Perlindungan Kereta Api Sebidang, Kewenangan, Keselamatan Transportasi.*

PENDAHULUAN

Transportasi kereta api memiliki peran strategis dalam mobilitas masyarakat dan distribusi barang, tetapi pertemuannya dengan jaringan jalan pada satu bidang menciptakan titik konflik yang memiliki risiko keselamatan tinggi. Perlintasan sebidang mempertemukan kendaraan jalan dengan kereta api yang memiliki karakteristik operasi, jarak pengereman, dan prioritas perjalanan berbeda. Kecelakaan dapat dipengaruhi oleh perilaku pengguna jalan, keterbatasan visibilitas, kelengkapan rambu dan marka, kondisi geometri, hingga kualitas sistem pengamanan. Studi mengenai perlintasan sebidang menegaskan bahwa peningkatan keselamatan membutuhkan kombinasi penataan teknis, fasilitas pengamanan, dan pengendalian perilaku pengguna jalan, bukan hanya keberadaan palang pintu (Pringgondani et al., 2020; Iswanto et al., 2022; Tanne et al., 2024).

Kerangka hukum nasional menempatkan keselamatan sebagai prinsip utama dalam penyelenggaraan perkeretaapian. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian mengatur perpotongan jalur kereta api dengan jalan, sedangkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menempatkan keselamatan sebagai bagian penting dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Pengaturan teknis peningkatan keselamatan perlintasan sebidang dipertegas melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018. Pada tingkat daerah, Dinas Perhubungan Kota Serang menjalankan fungsi pembinaan keselamatan, pengendalian operasional, dan rekayasa lalu lintas berdasarkan Peraturan Wali Kota Serang Nomor 17 Tahun 2017. Struktur regulasi tersebut membuat pengelolaan perlintasan sebidang tidak berada pada satu institusi, melainkan membutuhkan hubungan kerja antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, operator kereta api, kepolisian, serta masyarakat.

Kota Serang memiliki 30 perlintasan kereta api aktif berdasarkan data Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Jakarta yang digunakan dalam penelitian. Sebanyak 17 titik menjadi ruang lingkup penanganan Pemerintah Kota Serang, sementara kondisi fasilitas pada setiap titik tidak seragam. Penelitian lapangan menemukan enam titik yang fasilitas keselamatannya belum optimal, antara lain karena masih menggunakan palang manual, belum memiliki pos jaga permanen, atau memerlukan peningkatan sarana pendukung. Di sisi lain, kepadatan aktivitas perkotaan dan perilaku pengguna jalan yang masih menerobos perlintasan memperbesar risiko kecelakaan. Persoalan tersebut memperlihatkan bahwa efektivitas tugas Dinas Perhubungan tidak cukup dinilai dari keberadaan regulasi, tetapi juga dari kapasitas institusi menerapkan kewenangan secara nyata.

Kajian terdahulu lebih banyak menilai aspek teknis fasilitas, geometri, kebutuhan peningkatan keselamatan, atau praktik pengawasan perlintasan.

Penelitian pada JPL 75 Tanggulangin-Porong menekankan perlunya kelengkapan rambu sesuai standar teknis, sedangkan studi di Bandung Raya menunjukkan pentingnya evaluasi kondisi perlintasan berdasarkan karakteristik lalu lintas dan fasilitas keselamatan. Kajian terbaru mengenai kebutuhan sarana dan prasarana juga memperlihatkan bahwa kualitas fasilitas dan dukungan anggaran memengaruhi tingkat keselamatan perlintasan (Iswanto et al., 2022; Tanne et al., 2024; Ihtirom & Supriyatno, 2025). Penelitian ini mengambil sudut yang berbeda dengan menghubungkan praktik pengelolaan perlintasan di Kota Serang dengan sumber dan batas kewenangan Dinas Perhubungan serta tanggung jawab pemerintah dalam kerangka negara kesejahteraan. Fokus kajian diarahkan pada dua persoalan: pelaksanaan tugas Dinas Perhubungan Kota Serang berdasarkan Peraturan Wali Kota Serang Nomor 17 Tahun 2017 dan kendala yang memengaruhi efektivitas pelaksanaannya.

Urgensi kajian juga berkaitan dengan perubahan kebutuhan keselamatan di kawasan perkotaan. Pertumbuhan permukiman dan mobilitas di sekitar rel membuat perlintasan yang dahulu relatif sederhana dapat berubah menjadi titik dengan volume kendaraan tinggi. Ketika fasilitas, pola pengawasan, dan edukasi tidak berkembang sejalan dengan perubahan tersebut, risiko menjadi semakin kompleks. Karena itu, evaluasi kewenangan perlu dibaca bersama kapasitas pelayanan: kewenangan yang sah harus diikuti kemampuan institusi mengidentifikasi risiko, menentukan prioritas, dan memberikan perlindungan secara konsisten kepada pengguna jalan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris dengan spesifikasi deskriptif analitis. Pendekatan yuridis digunakan untuk menelaah dasar kewenangan dan kewajiban pemerintah dalam pengelolaan perlintasan sebidang, terutama Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018, dan Peraturan Wali Kota Serang Nomor 17 Tahun 2017. Dimensi empiris digunakan untuk melihat pelaksanaan norma tersebut dalam praktik pengawasan, rekayasa lalu lintas, pengelolaan petugas, penyediaan fasilitas, sosialisasi, dan koordinasi antarlembaga (Syahrums, 2021).

Data primer diperoleh melalui wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan Kota Serang, petugas penjaga perlintasan, masyarakat sekitar perlintasan, dan pihak terkait, disertai observasi terhadap kondisi fasilitas dan aktivitas pada sejumlah titik perlintasan. Wawancara utama dengan staf Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan dilakukan pada April 2026, kemudian diperkaya dengan

keterangan petugas lapangan dan masyarakat pada April-Mei 2026. Data sekunder berasal dari bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan serta bahan hukum sekunder berupa buku, artikel jurnal, laporan, dan dokumen administrasi yang relevan.

Analisis dilakukan secara kualitatif melalui reduksi dan pengelompokan data berdasarkan tema: sumber kewenangan, pengawasan operasional, fasilitas keselamatan, rekayasa lalu lintas, pembinaan masyarakat, koordinasi kelembagaan, anggaran, sumber daya manusia, dan perilaku pengguna jalan. Fakta lapangan kemudian dibandingkan dengan ketentuan hukum serta teori kewenangan dan teori negara kesejahteraan. Pola ini digunakan untuk menilai bagian yang telah terlaksana, aspek yang belum optimal, serta faktor yang menjelaskan kesenjangan antara ketentuan normatif dan praktik pelayanan keselamatan transportasi (Ali, 2016). Keabsahan analisis diperkuat dengan membandingkan keterangan antar-informan, hasil observasi, data perlintasan, dan bahan hukum yang relevan. Data wawancara tidak diperlakukan sebagai satu-satunya dasar penilaian, tetapi digunakan untuk menjelaskan bagaimana regulasi bekerja dalam situasi konkret. Penelitian tidak melakukan generalisasi statistik; kesimpulan diarahkan pada penjelasan yuridis-empiris mengenai praktik pengelolaan perlintasan sebidang di Kota Serang.

PEMBAHASAN

Landasan Kewenangan dan Pelaksanaan Tugas Dinas Perhubungan

Pasal 8 Peraturan Wali Kota Serang Nomor 17 Tahun 2017 memberikan tugas kepada bidang yang menangani pengendalian operasional dan rekayasa lalu lintas untuk menyelenggarakan pembinaan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, manajemen dan rekayasa lalu lintas, pembinaan dan pengendalian lalu lintas, serta pembinaan keselamatan perlintasan kereta api. Dalam praktiknya, fungsi tersebut dijalankan melalui pembagian kerja di lingkungan Dinas Perhubungan. Kepala bidang dibantu oleh unsur pengendalian operasional, analis kebijakan, analis manajemen dan rekayasa lalu lintas, koordinator lapangan atau Dandru, serta petugas penjaga lintasan. Pembagian kerja ini membuat pengawasan perlintasan tidak berhenti pada keputusan administratif, tetapi diterjemahkan menjadi kegiatan operasional di lapangan.

Pengawasan petugas dilakukan melalui evaluasi mingguan dan laporan bulanan. Koordinator lapangan memantau kehadiran, kedisiplinan, serta cara petugas menjalankan prosedur keselamatan. Petugas penjaga lintasan berperan menutup palang, memberikan peringatan kepada pengguna jalan, memastikan tidak ada kendaraan berhenti pada jalur rel, dan mengendalikan kondisi di sekitar perlintasan menjelang kereta melintas. Data penelitian menunjukkan bahwa kegiatan ini telah menjadi rutinitas pada titik yang berada dalam penanganan Pemerintah Kota Serang. Pola pengawasan internal tersebut

penting karena keselamatan pada perlintasan manual sangat dipengaruhi kesiagaan manusia dan konsistensi prosedur kerja.

Dari sisi hukum administrasi, pelaksanaan tugas tersebut harus dikaitkan dengan sumber kewenangan. Wewenang pemerintahan tidak lahir hanya karena adanya kebutuhan pelayanan, tetapi harus mempunyai dasar hukum, ruang lingkup, dan batas yang dapat diidentifikasi. Atribusi memberikan kewenangan asli melalui peraturan perundang-undangan, sedangkan delegasi dan mandat berkaitan dengan pelimpahan atau pelaksanaan kewenangan di dalam struktur pemerintahan. Pembagian itu penting untuk menentukan siapa yang berhak bertindak sekaligus siapa yang memikul tanggung jawab atas tindakan tersebut (Gandara, 2020; Qamar & Rezah, 2023; Yuniza et al., 2023).

Dasar umum penyelenggaraan urusan perhubungan terdapat pada Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014, sementara pengelolaan keselamatan perlintasan juga berhubungan dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 dan regulasi teknis perkeretaapian. Peraturan Wali Kota Nomor 17 Tahun 2017 kemudian mengatur pembagian tugas secara organisasional di lingkungan Dinas Perhubungan. Karena itu, Peraturan Wali Kota lebih tepat ditempatkan sebagai dasar spesifik pelaksanaan tugas internal, bukan sebagai satu-satunya sumber kewenangan. Praktik penugasan kepada koordinator dan petugas lapangan memperlihatkan mekanisme pelaksanaan kewenangan di dalam organisasi yang tetap berada di bawah tanggung jawab institusi. Pemahaman semacam ini menghindari penyederhanaan bahwa seluruh tindakan lapangan berdiri sendiri tanpa hubungan dengan kewenangan institusional (Agustina, 2020; Gandara, 2020).

Pengawasan, Rekayasa Lalu Lintas, dan Peningkatan Fasilitas

Data Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Jakarta yang digunakan dalam penelitian mencatat 30 perlintasan kereta api aktif di Kota Serang. Dari jumlah tersebut, 17 titik berada dalam ruang lingkup penanganan Pemerintah Kota Serang. Temuan lapangan memperlihatkan variasi kondisi fasilitas. Sejumlah titik telah memiliki rambu dan fasilitas pendukung, sedangkan enam titik masih membutuhkan peningkatan karena palang pintu masih manual, pos penjagaan belum permanen, atau fasilitas penunjangnya belum memadai. Kondisi ini membuat pelaksanaan tugas Dinas Perhubungan bersifat bertahap: sebagian fungsi telah berjalan rutin, namun standar fasilitas belum merata pada seluruh titik yang ditangani.

Program peningkatan keselamatan diarahkan pada pembangunan pos jaga permanen dan penggantian palang manual menjadi palang elektrik. Keterangan Dinas Perhubungan menyebut adanya target peningkatan enam titik secara bertahap dalam beberapa tahun, dengan prioritas minimal satu titik

per tahun. Model bertahap tersebut realistis dari sisi kemampuan fiskal, tetapi sekaligus menunjukkan adanya selang waktu ketika sejumlah titik masih bergantung pada sistem manual. Kajian teknis di lokasi lain menguatkan bahwa kelengkapan sarana bukan unsur tambahan, melainkan komponen yang menentukan kemampuan perlintasan mengendalikan konflik antara kendaraan jalan dan perjalanan kereta api (Iswanto et al., 2022; Tanne et al., 2024; Ihtirom & Supriyatno, 2025).

Rekayasa lalu lintas menjadi instrumen lain yang digunakan untuk menurunkan risiko. Rambu peringatan dipasang pada jarak tertentu sebelum perlintasan, disertai marka dan rambu berhenti. Pada kondisi lalu lintas padat di sekitar Stasiun Serang, Dinas Perhubungan pernah melakukan pengalihan arus untuk mencegah penumpukan kendaraan pada ruang yang sempit di sekitar rel. Langkah ini relevan karena ancaman pada perlintasan tidak hanya berupa tabrakan langsung dengan kereta, tetapi juga antrean, kendaraan terjebak, dan perilaku agresif pengguna jalan ketika waktu tunggu meningkat. Evaluasi perlintasan di Kota Semarang memperlihatkan bahwa panjang antrean, tundaan, volume lalu lintas, dan karakter geometri perlu diperhitungkan dalam menentukan bentuk penanganan keselamatan (Pringgondani et al., 2020).

Kondisi fasilitas tetap menjadi isu yang paling terlihat oleh masyarakat dan petugas. Hasil wawancara lapangan menemukan pos jaga yang belum permanen, fasilitas listrik yang terbatas pada titik tertentu, serta palang yang masih dioperasikan manual. Sistem manual membuat keselamatan sangat bergantung pada konsentrasi petugas, sehingga beban kerja dan kelelahan menjadi faktor yang perlu dikelola. Modernisasi tidak seharusnya dimaknai sekadar mengganti alat, melainkan membangun sistem yang memiliki redundansi: petugas tetap diperlukan, tetapi didukung palang elektrik, komunikasi operasional, pencahayaan, kamera, dan sistem peringatan yang mengurangi ketergantungan pada satu titik kegagalan manusia. Penelitian mengenai kebutuhan sarana dan prasarana perlintasan menunjukkan bahwa inventarisasi fasilitas yang rinci merupakan dasar untuk menentukan prioritas peningkatan keselamatan secara rasional (Ihtirom & Supriyatno, 2025).

Pembinaan Keselamatan dan Perilaku Pengguna Jalan

Dinas Perhubungan menjalankan pembinaan keselamatan melalui media sosial, infografis, dan kegiatan bersama kepolisian serta lembaga terkait. Strategi tersebut mampu menyebarkan pesan secara luas dengan biaya yang relatif rendah. Namun, data wawancara masyarakat memperlihatkan adanya kesenjangan antara sosialisasi institusional dan pengalaman warga di sekitar perlintasan. Seorang warga di sekitar Pos Cimuncang menyatakan belum pernah menerima pembinaan langsung dari Dinas Perhubungan dan lebih

banyak mengandalkan pengalaman serta saling mengingatkan antarmasyarakat. Temuan ini penting karena keberadaan konten digital tidak otomatis berarti pesan keselamatan menjangkau kelompok yang paling sering menggunakan perlintasan.

Pembinaan langsung memiliki nilai strategis ketika perilaku pengguna jalan menjadi salah satu sumber risiko utama. Petugas masih menemukan pengguna yang menerobos walaupun peringatan telah diberikan atau palang mulai ditutup. Data Jasa Raharja Banten yang dihimpun dalam penelitian mencatat lima kejadian kecelakaan di sekitar perlintasan sebidang Kota Serang pada 2025, dengan empat korban meninggal dunia dan satu korban mengalami luka-luka. Data tersebut tidak dapat dijelaskan hanya dari sisi fasilitas, sebab keputusan pengguna jalan pada detik menjelang kereta melintas sangat menentukan tingkat paparan risiko. Kajian perilaku di perlintasan tanpa pagar juga menekankan bahwa respons terhadap peringatan dini dan kebiasaan pengguna jalan berpengaruh pada efektivitas sistem keselamatan (Utami & Widyastuti, 2020).

Program keselamatan karena itu perlu menggabungkan pendekatan infrastruktur dan pendekatan sosial. Penambahan rambu akan terbatas dampaknya jika pengendara tidak memahami atau sengaja mengabaikannya. Sebaliknya, edukasi tanpa fasilitas yang memadai juga menempatkan masyarakat pada kondisi yang tetap berisiko. Kegiatan pengabdian dan penelitian pada perlintasan tidak berpaling menunjukkan bahwa sosialisasi yang dilakukan secara partisipatif dapat meningkatkan pemahaman masyarakat mengenai prosedur aman melintas, terutama ketika pesan disesuaikan dengan kondisi lokal dan melibatkan warga sekitar (Handoko et al., 2021; Imron & Handoko, 2021).

Cakupan edukasi dapat diperkuat melalui pendekatan berbasis titik risiko. Dinas Perhubungan dapat mengidentifikasi perlintasan dengan frekuensi pelanggaran tinggi, kepadatan kendaraan besar, lingkungan permukiman padat, atau riwayat kecelakaan, kemudian menempatkan program tatap muka secara berkala pada lokasi tersebut. Sekolah, pengemudi angkutan lokal, komunitas ojek, pedagang, dan warga yang tinggal dekat rel dapat menjadi sasaran prioritas. Dengan cara ini, sosialisasi tidak berhenti sebagai komunikasi satu arah, tetapi menjadi bagian dari sistem pengendalian risiko yang menghubungkan data kecelakaan, observasi petugas, dan umpan balik masyarakat.

Koordinasi Kewenangan Antarlembaga

Pengelolaan perlintasan sebidang memperlihatkan karakter kewenangan yang berlapis. Dinas Perhubungan Kota Serang menjalankan pengawasan

operasional di wilayahnya, tetapi pembangunan fasilitas tertentu harus memperoleh rekomendasi teknis dari Direktorat Jenderal Perkeretaapian melalui unit teknis yang relevan. Rekomendasi tersebut berkaitan dengan desain pos, perambuan, spesifikasi palang, dan persyaratan teknis lain. Dinas Perhubungan juga berkoordinasi dengan Balai Teknik Perkeretaapian dan PT Kereta Api Indonesia dalam mitigasi kecelakaan serta pengawasan operasional. Struktur seperti ini diperlukan karena jalur rel merupakan bagian dari sistem transportasi nasional dan keselamatan perjalanan kereta tidak dapat diatur secara terpisah oleh masing-masing daerah.

Koordinasi yang melibatkan banyak institusi dapat menjadi mekanisme kontrol kualitas, tetapi dapat pula memperpanjang proses pengambilan keputusan. Ketika peningkatan fasilitas harus melalui perencanaan anggaran daerah, rekomendasi teknis pemerintah pusat, koordinasi dengan operator, dan penyesuaian kondisi lapangan, waktu realisasi menjadi lebih panjang. Persoalan bukan semata-mata tumpang tindih kewenangan, melainkan bagaimana setiap kewenangan dapat bertemu dalam satu prosedur kerja yang jelas. Literatur kewenangan pemerintahan menekankan pentingnya kejelasan sumber, batas, dan tanggung jawab agar koordinasi tidak berubah menjadi saling menunggu keputusan antarorgan (Qamar & Rezah, 2023; Yuniza et al., 2023).

Penelitian juga menemukan perlintasan di kawasan perumahan Seoul City yang dikelola pihak swasta berdasarkan izin dari kementerian. Dinas Perhubungan Kota Serang tidak melakukan pengawasan langsung sebagaimana pada 17 titik yang ditangani pemerintah kota, tetapi tetap memberikan imbauan dan masukan keselamatan. Kondisi tersebut menunjukkan pentingnya peta kewenangan yang dapat diketahui publik. Masyarakat cenderung melihat seluruh perlintasan sebagai satu jenis fasilitas, sementara secara administrasi tanggung jawab pengelolaan dapat berbeda. Informasi mengenai pengelola, nomor kontak pengaduan, dan instansi yang bertanggung jawab sebaiknya tersedia pada setiap titik sehingga kerusakan atau risiko dapat dilaporkan kepada pihak yang tepat.

Kebutuhan koordinasi juga terlihat dalam studi implementasi kebijakan keselamatan JPL 75 di Kabupaten Jombang, yang menempatkan pemerintah daerah sebagai aktor penting dalam penerapan keselamatan meskipun sistem perkeretaapian melibatkan otoritas dan operator di luar pemerintah daerah. Pengalaman tersebut sejalan dengan Kota Serang: efektivitas tidak dapat diukur dari kemampuan satu lembaga bertindak sendiri, tetapi dari kemampuan sistem kelembagaan menghasilkan tindakan cepat, konsisten, dan sesuai standar (Fauziah & Muljanto, 2024).

Kendala Anggaran, Sumber Daya Manusia, dan Teknologi

Keterbatasan anggaran menjadi faktor yang paling langsung memengaruhi kecepatan peningkatan fasilitas. Pembangunan pos permanen, penyediaan listrik, pemasangan palang elektrik, dan pengadaan teknologi pengawasan memerlukan pembiayaan yang tidak kecil. Dinas Perhubungan harus menyesuaikan program keselamatan dengan prioritas belanja daerah lainnya sehingga peningkatan dilakukan bertahap. Pilihan bertahap dapat diterima dari sudut administrasi fiskal, tetapi prioritas seharusnya ditentukan berdasarkan tingkat risiko. Titik dengan lalu lintas padat, riwayat kecelakaan, visibilitas rendah, atau fasilitas paling minim perlu memperoleh bobot lebih besar dalam perencanaan anggaran agar keterbatasan dana tidak menghasilkan alokasi yang sekadar merata tanpa mempertimbangkan bahaya.

Sumber daya manusia juga menjadi batas operasional. Pengelolaan perlintasan membutuhkan petugas yang siap mengikuti jadwal perjalanan kereta dan mengawasi pergerakan kendaraan secara konsisten. Pada titik yang mengandalkan palang manual, kebutuhan tenaga manusia semakin besar. Penelitian mencatat adanya evaluasi berkala dan bimbingan teknis bagi petugas, tetapi pengawasan dengan kebutuhan kesiagaan panjang berpotensi memunculkan kelelahan. Kebijakan penjadwalan, rotasi, jumlah personel per giliran, waktu istirahat, serta standar kompetensi perlu ditempatkan sebagai bagian dari sistem keselamatan, karena kinerja petugas pada perlintasan bukan pekerjaan administratif biasa melainkan pekerjaan berisiko tinggi.

Pemanfaatan teknologi dapat mengurangi sebagian beban, tetapi bukan pengganti tata kelola. Palang elektrik, kamera pengawas, sistem komunikasi, dan peringatan otomatis dapat meningkatkan kecepatan respons serta menyediakan rekaman evaluasi. Namun, teknologi membutuhkan biaya pemeliharaan, listrik, jaringan, prosedur saat perangkat gagal, dan personel yang mampu mengoperasikannya. Karena itu, modernisasi perlu disertai rencana siklus hidup peralatan. Pengadaan alat tanpa anggaran perawatan berpotensi menghasilkan fasilitas yang pada awalnya modern tetapi tidak andal setelah beberapa tahun. Temuan mengenai kebutuhan fasilitas pada perlintasan lain juga memperlihatkan bahwa kondisi eksisting dan kemampuan pemeliharaan harus masuk ke dalam keputusan teknis (Ihtirom & Supriyatno, 2025; Tanne et al., 2024).

Analisis Berdasarkan Teori Negara Kesejahteraan

Teori negara kesejahteraan menempatkan pemerintah tidak hanya sebagai pembentuk dan penegak aturan, tetapi juga sebagai penyelenggara pelayanan yang melindungi kebutuhan dasar masyarakat. Keselamatan transportasi berada dalam kerangka ini karena penggunaan jalan dan akses mobilitas merupakan bagian dari kehidupan sehari-hari. Negara disebut hadir bukan semata-mata ketika menetapkan larangan menerobos perlintasan, melainkan

ketika menyediakan fasilitas yang layak, petugas yang kompeten, informasi keselamatan, mekanisme pengaduan, serta respons terhadap kondisi berbahaya. Konsep welfare state menuntut pelayanan publik yang diarahkan pada perlindungan dan kesejahteraan, bukan hanya pemenuhan prosedur administratif (Putra, 2021; Jabar & Yuniarni, 2025).

Pengelolaan perlintasan Kota Serang memperlihatkan bahwa fungsi perlindungan tersebut telah berjalan, tetapi hasilnya belum merata. Pengawasan petugas, rambu, rekayasa lalu lintas, koordinasi teknis, dan program peningkatan fasilitas merupakan bentuk kehadiran pemerintah. Pada saat yang sama, enam titik yang masih membutuhkan peningkatan, sosialisasi langsung yang belum menjangkau sebagian warga, keterbatasan personel, dan perilaku menerobos menunjukkan adanya jarak antara pelayanan yang tersedia dan tingkat perlindungan yang ideal. Dalam kerangka negara kesejahteraan, ukuran keberhasilan tidak cukup berupa terlaksananya kegiatan, melainkan seberapa jauh kegiatan itu mengurangi risiko yang benar-benar dihadapi masyarakat.

Keterbatasan anggaran tidak menghapus kewajiban perlindungan, tetapi memengaruhi cara kewajiban tersebut dipenuhi. Pemerintah daerah perlu menunjukkan bahwa prioritas disusun secara objektif dan berbasis risiko, sehingga keterbatasan sumber daya tidak dipersepsikan sebagai pembiaran. Transparansi rencana peningkatan enam titik, jadwal pembangunan, alasan prioritas, dan progres pelaksanaan dapat menjadi bentuk akuntabilitas kepada publik. Pendekatan tersebut selaras dengan gagasan pelayanan publik yang menuntut pertanggungjawaban keputusan dan penggunaan sumber daya untuk kepentingan masyarakat (Jabar & Yuniarni, 2025).

Sintesis dan Implikasi Pengelolaan

Secara keseluruhan, pelaksanaan tugas Dinas Perhubungan Kota Serang dapat dibedakan menjadi aspek yang telah berjalan dan aspek yang masih membutuhkan penguatan. Pengawasan, pengendalian operasional, rekayasa lalu lintas, pengelolaan petugas, serta koordinasi kelembagaan telah memiliki bentuk kerja yang jelas. Pembinaan masyarakat dan penyediaan fasilitas juga telah dilakukan, tetapi belum merata. Temuan ini membuat penilaian terhadap Peraturan Wali Kota Nomor 17 Tahun 2017 tidak dapat diletakkan pada dikotomi terlaksana atau tidak terlaksana. Norma telah dioperasionalkan, namun kapasitas pelayanan pada tiap titik berbeda karena faktor fasilitas, anggaran, kewenangan, SDM, dan perilaku pengguna jalan.

Dibandingkan penelitian terdahulu, studi ini menguatkan kesimpulan bahwa keselamatan perlintasan membutuhkan perbaikan infrastruktur dan pengendalian perilaku sekaligus. Nilai tambah kajian Kota Serang terletak pada

keterhubungan antara persoalan teknis dengan struktur kewenangan pemerintah daerah. Iswanto et al. menekankan kebutuhan peningkatan sarana keselamatan pada perlintasan berisiko, Tanne et al. memperlihatkan pentingnya evaluasi kondisi perlintasan secara menyeluruh, sementara Ihtirom dan Supriyatno memperlihatkan hubungan antara kebutuhan fasilitas dan keterbatasan anggaran. Pada Kota Serang, kebutuhan tersebut berhadapan langsung dengan prosedur rekomendasi teknis, pembagian pengelola, dan kapasitas fiskal daerah, sehingga keberhasilan bergantung pada tata kelola lintas sektor (Iswanto et al., 2022; Tanne et al., 2024; Ihtirom & Supriyatno, 2025).

Model penguatan yang paling relevan adalah pengelolaan berbasis risiko dan kasus. Pertama, setiap perlintasan perlu memiliki profil risiko yang memuat volume lalu lintas, frekuensi kereta, fasilitas, kondisi geometri, riwayat kecelakaan, dan perilaku pelanggaran. Kedua, profil tersebut menjadi dasar urutan investasi fasilitas dan penempatan personel. Ketiga, perlintasan yang kewenangannya berada pada pihak lain perlu memiliki mekanisme koordinasi dan pengaduan yang jelas. Keempat, sosialisasi digital perlu dilengkapi edukasi tatap muka pada kawasan yang berisiko tinggi. Kelima, modernisasi fasilitas harus disertai standar pemeliharaan dan rencana penanganan kegagalan sistem. Rangkaian ini akan membuat pelaksanaan kewenangan lebih terukur dan memperkuat orientasi perlindungan masyarakat.

Dari perspektif evaluasi kebijakan, data mengenai 17 titik dalam penanganan pemerintah kota dan enam titik yang fasilitasnya belum optimal dapat dikembangkan menjadi indikator kinerja yang lebih terukur. Indikator tidak seharusnya hanya menghitung jumlah pos atau palang yang dibangun, tetapi juga mencakup persentase perlintasan yang memenuhi standar, waktu tindak lanjut kerusakan, jumlah pelanggaran, keterjangkauan sosialisasi, kecukupan petugas per giliran, dan perkembangan angka kecelakaan. Ukuran seperti ini memungkinkan Dinas Perhubungan menilai apakah pengeluaran anggaran benar-benar menurunkan risiko. Akuntabilitas pelayanan keselamatan menjadi lebih kuat ketika publik dapat melihat hubungan antara rencana, realisasi fasilitas, dan perubahan kondisi keselamatan, bukan sekadar daftar kegiatan tahunan (Jabar & Yuniarni, 2025).

Aspek lain yang perlu diperkuat adalah integrasi informasi antarlembaga. Pada kondisi sekarang, data perlintasan, status pengelola, rekomendasi teknis, kondisi fasilitas, jadwal pemeliharaan, dan kejadian kecelakaan dapat berada pada institusi yang berbeda. Basis data bersama yang diperbarui secara berkala akan membantu Dinas Perhubungan, Balai Teknik Perkeretaapian, PT KAI, kepolisian, dan Jasa Raharja menggunakan referensi yang sama ketika menentukan tindakan. Integrasi semacam itu juga mengurangi persoalan ketika

suatu titik secara fisik berada di Kota Serang tetapi kewenangan pengelolaannya tidak berada langsung pada pemerintah kota. Informasi pengelola yang jelas mempercepat penanganan keluhan dan mengurangi ruang saling melempar tanggung jawab.

Penguatan koordinasi tidak selalu membutuhkan pembentukan lembaga baru. Forum teknis yang terjadwal, daftar masalah per titik, penanggung jawab yang jelas, dan batas waktu tindak lanjut dapat lebih efektif daripada rapat yang hanya bersifat insidental. Untuk pembangunan fasilitas baru, proses rekomendasi teknis dapat dipersiapkan sejak tahap perencanaan anggaran sehingga persyaratan desain dan spesifikasi tidak baru dibahas setelah dana tersedia. Pendekatan ini membuat hubungan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah bersifat saling melengkapi: standar nasional tetap terjaga, sedangkan respons terhadap risiko lokal dapat dilakukan lebih cepat. Teori kewenangan memberi dasar bahwa pembagian wewenang harus diikuti kejelasan tanggung jawab dan mekanisme pelaksanaannya (Qamar & Rezah, 2023; Yuniza et al., 2023).

Temuan mengenai sosialisasi yang belum merata juga memiliki implikasi bagi desain pelayanan publik. Informasi keselamatan perlu disampaikan melalui kombinasi kanal digital dan tatap muka, dengan isi yang spesifik pada perilaku berisiko: larangan menerobos, jarak aman berhenti, kewajiban mendahulukan perjalanan kereta, serta tindakan ketika kendaraan mengalami gangguan di atas rel. Petugas penjaga dapat dilibatkan sebagai sumber data mengenai pola pelanggaran harian, sedangkan masyarakat dapat menjadi mitra untuk melaporkan rambu tertutup, penerangan rusak, atau titik pandang yang terganggu. Pendekatan partisipatif telah digunakan dalam program keselamatan perlintasan di daerah lain dan relevan untuk memperluas jangkauan pembinaan di Kota Serang (Handoko et al., 2021; Imron & Handoko, 2021).

Rangkaian temuan tersebut juga memperlihatkan bahwa keselamatan perlintasan bukan hanya persoalan kepatuhan terhadap satu peraturan daerah. Peraturan Wali Kota berfungsi sebagai pedoman pembagian tugas organisasi, sedangkan standar teknis dan keselamatan tetap berhubungan dengan regulasi nasional. Karena itu, evaluasi kinerja Dinas Perhubungan perlu membedakan antara tindakan yang sepenuhnya dapat dilakukan oleh pemerintah kota dan tindakan yang memerlukan persetujuan atau koordinasi dengan otoritas perkeretaapian. Pembedaan ini penting agar keterlambatan penanganan dapat ditelusuri secara objektif dan tidak seluruhnya dibebankan kepada satu institusi. Pada saat yang sama, posisi Dinas Perhubungan sebagai perangkat daerah yang paling dekat dengan pengguna jalan membuatnya tetap memiliki

tanggung jawab untuk memastikan risiko lokal teridentifikasi dan diteruskan kepada instansi yang berwenang sampai memperoleh tindak lanjut.

KESIMPULAN

Pelaksanaan tugas Dinas Perhubungan Kota Serang dalam pengelolaan perlintasan kereta api sebidang telah memiliki dasar hukum dan telah dijalankan melalui pengawasan operasional, pengelolaan petugas penjaga lintasan, pemasangan rambu, rekayasa lalu lintas, peningkatan fasilitas, pembinaan keselamatan, serta koordinasi dengan pemerintah pusat dan operator perkeretaapian. Pelaksanaan tersebut memperlihatkan bahwa ketentuan Peraturan Wali Kota Serang Nomor 17 Tahun 2017 telah diterjemahkan ke dalam kegiatan operasional, namun tingkat pelaksanaannya belum seragam pada seluruh titik. Enam perlintasan dalam penanganan Pemerintah Kota Serang masih membutuhkan peningkatan fasilitas, sementara keterbatasan anggaran, sumber daya manusia, ketergantungan pada sistem manual, koordinasi lintas kewenangan, dan rendahnya kepatuhan sebagian pengguna jalan mengurangi efektivitas perlindungan keselamatan. Dalam perspektif teori kewenangan, persoalan utama bukan ketiadaan dasar bertindak, melainkan kemampuan mengintegrasikan kewenangan antarorgan secara cepat dan akuntabel. Dalam perspektif negara kesejahteraan, keselamatan perlintasan harus dinilai dari perlindungan nyata yang diterima masyarakat. Penguatan perlu diarahkan pada prioritas berbasis risiko, modernisasi fasilitas yang disertai pemeliharaan, penguatan kapasitas petugas, koordinasi antarlembaga yang lebih terstruktur, dan pembinaan langsung pada masyarakat di sekitar titik berisiko tinggi. Pengelolaan berbasis data perlu digunakan untuk menghubungkan kondisi fasilitas, riwayat kecelakaan, beban petugas, dan perilaku pelanggaran dengan prioritas anggaran. Orientasi tersebut membuat keberhasilan Dinas Perhubungan tidak hanya diukur dari terlaksananya kegiatan, tetapi dari penurunan risiko dan meningkatnya rasa aman pengguna jalan pada setiap perlintasan yang menjadi tanggung jawab pemerintah daerah.

DAFTAR PUSTAKA

- Agustina, E. (2020) 'Kewenangan kepala daerah terhadap Badan Usaha Milik Daerah ditinjau dari hukum administrasi negara', *Solusi*, 18(1), pp. 11-19. <https://doi.org/10.36546/solusi.v18i1.256>.
- Ali, Z. (2016) *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Fauziah, S.N. & Muljanto, M.A. (2024) 'Implementation of safety policy at JPL 75 by the Jombang Regency Transportation Office', *Journal La Sociale*, 5(5), pp. 1450-1456. <https://doi.org/10.37899/journal-la-sociale.v5i5.1294>.
- Gandara, M. (2020) 'Kewenangan atribusi, delegasi dan mandat', *Khazanah Hukum*, 2(3), pp. 92-99. <https://doi.org/10.15575/kh.v2i3.8187>.
- Handoko, H., Imron, N.A. & Malaiholo, D. (2021) 'Sosialisasi keselamatan di perlintasan sebidang tidak berpalang pintu (Studi kasus: Desa Ngetrep,

- Kabupaten Madiun)', Madiun Spoor: Jurnal Pengabdian Masyarakat, 1(2), pp. 10-17. <https://doi.org/10.37367/jpm.v1i2.178>.
- Ihtirom, M.W. & Supriyatno, D. (2025) 'Analisis kebutuhan sarana dan prasarana untuk keselamatan pada perlintasan sebidang kereta api', Mitrans: Jurnal Media Publikasi Terapan Transportasi, 3(3), pp. 277-284. <https://doi.org/10.26740/mitrans.v3n3.p277-284>.
- Imron, N.A. & Handoko, H. (2021) 'Upaya meningkatkan keselamatan pengguna jalan di perlintasan sebidang melalui pendekatan partisipasi masyarakat', Madiun Spoor: Jurnal Pengabdian Masyarakat, 1(2), pp. 25-31. <https://doi.org/10.37367/jpm.v1i2.183>.
- Indonesia (2007) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
- Indonesia (2009) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Indonesia (2014) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.
- Indonesia, Kementerian Perhubungan (2018) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api dengan Jalan.
- Iswanto, A.P., Puspitasari, M.D., Imron, N.A. & Mayangsari, A.V.D. (2022) 'Analisis peningkatan keselamatan pada perlintasan sebidang kereta api Tanggulangin-Porong (Studi kasus: JPL 75 KM 31+368)', Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan, 9(2), pp. 92-102. <https://doi.org/10.46447/ktj.v9i2.433>.
- Jabar, A. & Yuniarni, E. (2025) 'Penerapan prinsip akuntabilitas dalam pelayanan publik untuk mewujudkan good governance', Welfare State Jurnal Hukum, 4(1), pp. 131-146. <https://doi.org/10.56013/welfarestate.v4i1.3859>.
- Pringgondani, G., Bagaskara, N.D., Setijowarno, D. & Ruktiningsih, R. (2020) 'Evaluasi perlintasan sebidang jalan rel dengan jalan raya di Kota Semarang', G-SMART, 4(1), pp. 13-26. <https://doi.org/10.24167/gsmart.v4i1.1895>.
- Putra, M.D. (2021) 'Negara kesejahteraan (welfare state) dalam perspektif Pancasila', Jurnal Likhitaprajna, 23(2), pp. 116-128. <https://doi.org/10.37303/likhitaprajna.v23i2.199>.
- Qamar, N. & Rezah, F.S. (2023) 'Wewenang sebagai instrumen penyelenggaraan pemerintahan dalam sistem negara hukum', Asas Wa Tandhim: Jurnal Hukum, Pendidikan dan Sosial Keagamaan, 2(2), pp. 201-222. <https://doi.org/10.47200/awtjhpsa.v2i2.1781>.
- Pemerintah Kota Serang (2017) Peraturan Wali Kota Serang Nomor 17 Tahun 2017 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan.
- Syahrum, M. (2021) Pengantar Metodologi Penelitian Hukum: Kajian Penelitian

Normatif, Empiris. Bandung: Dotplus Publisher.

- Tanne, Y.A., Safira, H., Zai, O.T.R., Meilani, R. & Kurnia, S.A. (2024) 'Evaluasi perlintasan sebidang atau level crossing (Studi kasus: Bandung Raya)', *Jurnal Perkeretaapian Indonesia*, 8(1), pp. 32-41. <https://doi.org/10.37367/jpi.v8i1.313>.
- Utami, A. & Widyastuti, H. (2020) 'Studi perilaku masyarakat terhadap peringatan dini di perlintasan kereta api sederhana tanpa pagar di Gayung Kebonsari, Surabaya', *Majalah Ilmiah Pengkajian Industri*, 14(1), pp. 39-46. <https://doi.org/10.29122/mipi.v14i1.4040>.
- Yuniza, M.E., Nandita, N.N.D.R.P. & Maharani, N.P.M. (2023) 'Sumber kewenangan pemerintah: permasalahan dan prospek pengaturannya dalam ius constituendum', *Jurnal Magister Hukum Udayana*, 12(4), pp. 835-852. <https://doi.org/10.24843/JMHU.2023.v12.i04.p07>.