BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Perpotongan Jalur Kereta Api

1. Pengertian Perpotongan Jalur Kereta Api

Perpotongan jalur kereta api atau perlintasan sebidang adalah persilangan antara jalur kereta api dengan jalan, baik jalan raya, ataupun jalan kecil lainnya.[11]perpotongan jalur kereta bisa berada di daerah perkotaan maupun didaerah pedesaan, namun pada umumnya perpotongan jalur kereta banyak di jumpai daerah perkampungan atau pedesaan. Perpotongan jalur terbagi menjadi dua yakni perpotongan jalur sebidang, dan perpotongan jalur tak sebidang. Perpotongan jalur tak sebidang adalah perpotongan jalur antara jalur kereta api dengan jalan raya yang tidak pada satu bidang, misalnya dengan *flyover* atau *underpass.*[12]

Perlintasan sebidang umumnya banyak dijumpai di daerah perkampungan atau pedesaan, karena di daerah perkampungan atau pedesaan ini dianggap tingkat arus lalulintas yang jarang dan tingkat populsi penduduknya yang masih sedikit, namun bukan berarti menjami bahwa tidak terjadi kemungkinan kecelakaan akibat tertabrak kereta api di perpotongan jalur khususnya yang belum memiliki pintu perlintasan. Di daerah pedesaan masih

[11] Hartono, "Perlintasan Sebidang Kereta Api Di Kota Cirebon *Level Crossing railways in cirebon",Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, Vol. 18 , No. 1, Maret 2016,(jakarta:Indonesia,2016), hal.46

[12] *Ibid.*, hal. 46

banyak kita jumpai bahwa perlintasan sebidang terbilang cukup banyak, padahal telah jelas disebutkan dalam Undang-Undang bahwa perpotongan jalur antara jalur kereta api dengan jalan dibuat tidak sebidang.[13] Namun pada hakikatnya keberadaan perlintasan sebidang tidak dapat dihindarkan karena kebutuhan mobilitas masyarakat dalam melakukan pekerjaannya yang membutuhkan kases jalan yang cepat sehingga mampu menggerkana roda perekonomian masyarakat dengan cara melalui jalur perlintasan sebidang. Tuntutan pekerjaan dan perekonomian menjadikan masyarakat di daerah memilih menggunakan perlintasan sebidang sebagai alternatif pilihan karena dianggap lebih efektif dan efisien padahal masih banyak ditemukan perlintasan sebidang yang tidak layak dari segi keselamatannya, beberapa perlintasan sebidang bahkan belum memenuhi standar keselamatan seperti belum adanya rambu larangan melintas sebelum kereta lewat, rambu sirene menandakan kereta akan melintas, serta tidak adanya penjaga dan pintu perlintasan. Padahal dalam Undang-undang menjelaskan bahwa pengadaan perlintasan sebidang hanya dapat dilakukan dengan tetap menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dan lalu lintas jalan.[14]

[13] Pasal 91 ayat 1 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian
[14] Pasal 91 ayat 2 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian

2. Jenis Perpotongan Jalur Kereta Api

Perpotongan jalur terbagi menjadi dua yakni perpotongan jalur sebidang, dan perpotongan jalur tak sebidang. Perpotongan jalur tak sebidang adalah perpotongan jalur antara jalur kereta api dengan jalan raya yang tidak pada satu bidang, misalnya dengan *flyover* atau *underpass.*[15] Dalam pembangunan perlintasan tidak sebidang juga diatur mengenai pemenuhan standar-standar keselamatan pembangunan dalam peraturan perundang-undangan dengan prinsip pembangunan yang menjamin keselamatan dan keamanan perjalanan kereta dan juga pengguna jalan.

Dalam pembangunan perlintasan tidak sebidang yang dibangun diatas jalur kereta api atau *flyover* harus memperhatikan standar-standar yang telah ditetapkan dan diatur dalam perundang-undang paling sedikit harus memenuhi persyaratan yaitu;[16]

1. Diluar ruang bebas
2. Tidak mengganggu pandangan bebas masinis
3. Tidak menggangu stabilitas konstruksi jalan rel
4. Sesuai rencana pengembangan jalur kereta api
5. Tidak menggangu fungsi saluran air
6. Dan tidak menggangu bangunan pelengkap lainnya.

Selain ketentuan mengatur tentang standar-standar ketentuan minimal untuk bangunan perpotongan tidak sebidang

[15] Hartono, "Perlintasan Sebidang Kereta Api Di Kota Cirebon *Level Crossing railways in cirebon"..., hal.45*

[16] Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian

atau perlintasan tidak sebidang diatas konstruksi rel atau *flyover*, dalam pembangunan bangunan perlintasan atau perpotongan jalur tidak sebidang yang berada dibawah jalur kereta api atau *underpass* dalam pembangunannya juga harus memenuhi beberapa standar keselamatan pembangunannya, paling sedikit harus memenuhi persyaratan yaitu;[17]

1. Konstruksi jalan rel harus sesuai dengan persyaratan jembatan kereta api.
2. Jalan yang berada dibawah jalur kereta api tidak menggangu konstruksi jalan rel.
3. Ruang bebas jalan dibawah jalur kereta api sesuai dengan kelas jalan.
4. Dilengkapi alat pengaman konstruksi jembatan.

Ketentuan-ketentuan diatas merupakan ketentuan minimal yang harus dipenuhi dalam pembangunan perlintasan atau perpotongan jalur diatas konstruksi rel atau *flyover* dan perlintasan atau perpotongan jalur dibawah konstruksi rel atau *underpass*. Ketentuan tersebut dibuat agar dalam pembangunan perlintasan tidak sebidang diatas konstruksi rel tetap menjamin asas keselamatan bagi jalannya perjalanan kereta yang aman dan perjalanan pengguna jalan yang melintas diatas konstruksi rel

[17] Pasal 76 ayat 3 Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian

sehingga terciptanya perjalanan transportasi yang aman, nyaman, cepat, dan berkelanjutan.

Selain pembangunan perlintasan tidak sebidang terdapat juga kehadiran perlintasan sebidang. Perlintasan sebidang sendiri adalah persilangan antara jalur kereta api dengan jalan, baik jalan raya, ataupun jalan kecil lainnya.[18] Perlintasan sebidang juga memiliki klasifikasi jenis yang akan dibangun. Dalam Peraturan Direktur Jendaral Perhubungan Darat Nomor SK. 770/KA.401/DRJD/2005 tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta menjelaskan bahwa perlintasan sebidang yang akan dibangun terdiri dari 2 (dua) jenis yakni;

1. Perlintasan sebidang yang dilengkapi dengan pintu perlintasan

   Dalam pembangunan Perlintasan sebidang yang dilengkapi dengan pintu masih diklasifikasikan lagi menjadi dua kategori berdasarkan SK. 770/KA.401/DRJD/2005 tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta yaitu ;

   a. Perlintasan sebidang yang dilengkapi dengan pintu otomatis
   b. Perlintasan sebidang yang dilengkapi dengan pintu tidak otomatis baik mekanik maupun elektrik.

2. Perlintasan sebidang yang tidak dilengkapi dengan pintu perlintasan.

[18] Hartono, “Perlintasan Sebidang Kereta Api Di Kota Cirebon *Level Crossing railways in cirebon”*,,, hal.46

Pembangunan perlintasan sebidang yang dilengkapi dengan pintu otomatis harus memenuhi ketentuan yang telah diatur dalam pedoman teknik perlintasan sebidang dan harus sesuai dengan standar-standar keselamatan perlintasan sebidang yaitu;[19]

a. Pintu dengan persyaratan kuat dan ringan, anti karat serta mudah dilihat dan memenuhi kriteria failsafe
b. Pada jalan dipasang pemisah jalur
c. Pada kondisi darurat petugas yang berwenang mengambil alih fungsi pintu

Sedangkan pembangunan perlintasan sebidang yang dilengkapi dengan pintu tidak otomatis baik itu pintu perlintasan elektrik maupun mekanik harus dilengkapi dengan perlengkapan keselamatan perlintasan sebidang berupa;[20]

a. Genta isyarat atau isyarat suara dengan kekuatan 115 db pada jarak 1 meter
b. Daftar semboyan
c. Petugas yang berwenang
d. Daftar dinasan petugas gardu penjaga dan fasilitasnya
e. Daftar perjalanan kereta api sesuai grafik perjalanan kereta api (GAPEKA)

---

[19] Peraturan Direktur Jendaral Perhubungan Darat Nomor SK. 770/KA.401/DRJD/2005 tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta

[20] Peraturan Direktur Jendaral Perhubungan Darat Nomor SK. 770/KA.401/DRJD/2005 tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta

f. Semboyan bendera berwana merah dan hijau serta lampu semboyan
g. Perlengkapan lainnya seperti senter, kotak P3K, dan jam dinding
h. Pintu dengan persyaratan kuat dan ringan, anti karat serta mudah dilihat dan memenuhi kriteria failsafe untuk pintu elektrik

Aturan tersebut merupakan standar yang harus dipenuhi dalam penyelenggaraan perlintasan sebidang baik perlintasan sebidang dengan dilengkapi pintu otomatis maupun perlintasan sebidang yang tidak dilengkapi pintu otomatis. Pembangunan Perlintasan sebidang tanpa berpalang pintu pun juga mempunyai aturan yang perlu diperhatikan, tidak serta merta perlintasan tanpa palang pintu dapat dengan bebas di selenggarakan karena terdapat ketentuan minimal yang harus terpenuhi bila badan hukum atau instansi baik instansi pemerintah, pemerintah daerah, maupun badan hukum lain dalam menyelenggarakan perlintasan sebidang yaitu penyelenggaraan perlintasan sebidang yang tidak dilengkapi dengan pintu wajib dilengkapi dengan rambu, marka, isyarat suara dan lampu lalu lintas satu warna yang berwarna merah berkedip atau dua lampu satu warna yang berwarna merah menyala bergantian.[21]

[21] Peraturan Direktur Jendaral Perhubungan Darat Nomor SK. 770/KA.401/DRJD/2005 tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta

Selain pengaturan ketentuan-ketentuan minimal yang harus dilaksanakan dalam pembangunan perlintasan tidak sebidang, dalam penerapan penyelenggaraan perlintasan sebidang juga dilakukan sesuai dengan persyaratan minimal yang harus dipenuhi untuk menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dan lalu lintas jalan, perpotongan sebidang harus memenuhi persyaratan yaitu;[22]

a. Memenuhi pandangan bebas masinis dan pengguna lalu lintas jalan
b. Dilengkapi rambu-rambu lalu lintas jalan, dan peralatan persinyalan
c. Dibatasi hanya pada jalan kelas III (tiga)
d. Memenuhi standar spesifikasi teknis perpotongan sebidang yang ditetapkan oleh Menteri

ketentuan persyaratan tersebut merupakan persyaratan yang harus dipenuhi dalam pembangunan perlintasan sebidang, bahkan dalam pembangunan perlintasan sebidang apabila unsur-unsur persyaratan tersebut tidak terpenuhi, frekuensi kecepatan kereta api dan lalu lintas jalan tinggi maka penyelenggaraan perpotongan atau perlintasan jalur tersebut harus bersifat sementara dan harus dibuat menjadi perpotongan atau perlintasan tidak sebidang.

[22] Pasal 77 ayat 2 Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian

3. Izin Pembangunan Perlintasan Sebidang

Perlintasan sebidang merupakan salah satu titik rawan terjadinya kecelakaan tabrakan antara kereta api dengan kendaraan bermotor, kecelakaan yang terjadi pada perlintasan mengakibatkan merenggut banyak korban jiwa nyawa manusia dengan kerugian material sangat tinggi. Selain itu akibat kecelakaan diperlintasan sebidang juga berdampak pada gangguan lalu lintas baik pengguna jalan rel, maupun pengguna jalan. Dampak kemacetan lalu lintas cukup besar apabila dikuantifikasi baik berupa hilangnya waktu, energi, dan faktor psikologi.

Kecelakaan di perlitasan sebidang kereta api dengan jalan cenderung tiap tahun meningkat, banyak faktor yang memperngaruhi peningkatan jumlah kecelakaan akibat tertabrak kereta yaitu merebaknya perlintasan kereta api tanpa palang pintu yang berada dijalan negara, provinsi, dan kabupaten, tidak terkecuali perlintasan di daerah pedesaan yang tidak resmi semakin marak serta kurangnya fasilitas rambu-rambu peringatan yang yang tersedia di setiap perlintasan sebidang khususnya perlintasan yang belum memiliki pintu perlintasan.

Sebenarnya pembanguna atas perlintasan sebidang di indonesia diharapkan mampu ditekan keberadaannya, karena berbagai faktor keamanan dan keselamatan menjadi fokus utama kenapa kehadiran perlintasan sebidang sejatinya tidak diperbolehkan. Namun Keberadaan perlintasan sebidang tidak

dapat dipisahkan bila dikaitkan dengan akses mobilitas masyarakat yang tinggi serta keadaan geografis dan faktor-faktor lainnya menjadi suatu alasan pengecualian terhadap pasal 91 ayat 1 Undang-undang Nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian. Bahkan pengecualian terhadap larangan pembangunan perlintasan sebidang disebutkan pada pasal 77 Peraturan Pemerintah Nomor 56 tahun 2009 tentang penyelenggaraan perkeretaapian menyebutkan bahwa perpotongan sebidang hanya dapat dilakukan apabila :

a) Letak geografis yang tidak memungkinkan membangun perlintasan tidak sebidang
b) Tidak membahayakan dan menggangu kelancaran operasi kereta api dan lalu lintas jalan dan
c) Pada jalur tunggal dengan frekuensi dan kecepatan kereta api rendah

Dengan adanya pengecualian tersebut bukan berarti dalam penerapannya dilapangan dapat dengan mudah membangun perlintasan sebidang disetiap daerah. Perlu adanya prosedur perizinan yang harus diajukan terlebih dahulu kepada direktorat jendral perhubungan, izin diberikan dengan mempertimbangkan rencana induk perkeretaapian nasional, rencana tata ruang, dan telah memenuhi persyaratan teknis yang diatur dalam peraturan.[23] Perolehan izin ini menjadi kewajiban badan hukum atau instansi yang ingin membuka atau mendirikan perlintasan sebidang, dengan

[23] Afrizal Riyadi, Rinitami Njatrijani, Siti Mahmudah "Tanggung Jawab PT Kereta Api Indonesia (PERSERO) Sebagai Perusahaan Jasa Pengangkutan Terhadap Keselamatan Penumpang Kereta Di Perlintasan Sebidang", *Jurnal Diponegoro Law Review* Vol.5 No.2, 2016), hal. 6

perolehan izin tersebut maka dalam hal segala resiko yang akan timbul akibat pembangunan perlintasan sebidang dalam hal pembangunan perlintasan sebidang, pengoperasian perlintasan sebidang, perawatan perlintasan sebidang dan bahkan keselamatan pada perlintasan sebidang menjadi tanggung jawab pemegang izin.[24]

Dalam hal perlintasan sebidang yang belum memiliki izin menteri, gubernur atau bupati/walikota sesuai dengan kewenangannya melakukan evaluasi secara berkala terhadap perpotongan sebidang atau perlintasan sebidang guna mengevaluasi perlintasan sebidang yang tidak memenuhi kelayak kriteria dan tidak memiliki izin yang selanjutnya perlintasan tersebut harus di tutup.[25] penutupan perlintasan sebidang tersebut bertujuan agar menghindari terjadinya kecelakaan. Secara teknis untuk membangun perlintasan sebidang membutuhkan 6 kriteria yang harus dipertimbangkan pemegang izin bila ingin membuka sebuah perlintasan sebidang yaitu;[26]

1) Kecepatan kereta api yang akan melintas pada perlintasan sebidang harus kurang dari 60 km/jam
2) Selang waktu antara kereta api satu dengan kereta api berikutnya (*headaway*) yang akan melintas pada lokasi tersebut minimal 30 (tiga puluh) menit

[24] Pasal 92 ayat 3 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

[25] Pasal 79 Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian

[26] Pasal 4 Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau persinggungan antara jalur kereta api dengan bangunan lain

3) Jalan yang akan digunakan sebagai perlintasan sebidang merupakan jalan kelas III
4) Jarak antara perlintasan yang satu dengan yang lainnya pada satu jalur tidak kurang dari 800 meter
5) Tidak terletak pada lekungan jalur kereta api atau jalan.

Pembangunan perlintasan sebidang harus diikuti dengan memenuhi kewajiban-kewajiban yang mampu menjamin keselamatan perjalanan kereta api maupun pengguna jalan atau kendaraan bermotor sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.Dengan meningkatkan penyediakan fasilitas prasarana pendukung keselamatan pada perlintasan sebidang disegala sektor baik daerah perkotaan maupun di daerah pedesaan atau perkampungan mampu menciptakan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan sehingga memiliki peran yang strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.[27] Selain peningkatan pada fasilitas perlintasan sebidang, perlu adanya sinergitas antara pemerintah daerah dengan masyarakat dengan memberikan penyuluhan akan pentingnya memahami keselamatan berlalu lintas khususnya diperlintasan sebidang, serta penegakkan hukum yang konsisten

[27] Feti Rakhmani, “ Tanggung Jawab Pemerintah Akibat Kerusakan Jalan Terhadap Kecelakaan Kendaraan Bermotor Berdasarkan Pasal 238 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, *Tesis*, Hal. 9

dan berkelanjutan demi menjaga keselamatan pada perpotongan atau perlintasan sebidang.

B. Prasarana Pada Perpotongan Jalur Kereta Api

1. Wewenang Penyelenggaraan Prasarana Pada Perpotongan Jalur Menurut Peraturan-Perundangan

Penyelenggaraan prasarana pada perpotongan jalur kereta memiliki peran strategis dalam kaitanya terhadap lalu lintas dan angkutan jalan dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagimana yang telah diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari trasportasi nasional, prasarana pada perpotongan jalur kereta harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi, dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggraan negara.

Kewenangan adalah kekuasaan yang diformalkan baik terhadap segolongan orang tertentu, maupun kekuasaan terhadap sesuatu bidang pemerintahan tertentu secara bulat yang bherasal dari kekuasaan legislatif maupun dari kekuasaan pemerintah, sedangkan wewenang hanya mengenai sesuatu onderdil tertentu

atau bidang tertentu saja.[28] Jadi dapat dikatakan bahwa kewenangan merupakan kumpulan dari beberapa wewenang-wewenang, sebagai contoh misalnya wewenang menandatangani surat-surat keputusan oleh seorang pejabat atas nama Menteri, sedangkan kewenangannya tetap berada ditangan menteri, dalam hal demikian menurut Prajudi Atmosudirdjo disebut dengan delegasi wewenang.[29]

Wewenang adalah kemampuan untuk melakukan suatu tindakan hukum publik atau secara yuridis wewenang adalah kemampuan bertindak yang diberikan oleh undang-udnang yang berlaku untuk melakukan hubungan-hubugan hukum.[30] Sifat wewenang pemerintah antara lain jelas maksud dan tujuannya, terikat pada waktu tertentu dan tunduk pada batasan-batasan hukum tertulis dan hukum tidak tertulis, sedangkan isinya dapat bersifat umum (abstrak), misalnya membuat suatu peraturan dan dapat pula bersifat konkrit dalam bentuk suatu keputusan atau suatu rencana.

Pembangunan bagi suatu bangsa pada hakikatnya merupakan proses modernisasi atau proses pembinaan bangsa (*nation building*) dalam berbagai aspek kehidupan, baik ekonomi, sosial budaya, hukum, politik, maupun pertahanan dan keamanan.

---

[28] Marbun, S.F., 1997, *"Peradilan Administrasi Negara Dan Upaya Administrasi Di Indonesia*", Liberty, Yogyakarta. Hal. 154

[29] Prajudi Admosudirdjo, 1981, "*Hukum Administrasi Negara"*, Ghalia Indonesia, Jakarta. Hal 29-30.

[30] Marbun, "*Peradilan Administrasi Negara Dan Upaya Administrasi Di indonesia"*..., hal. 154

Atas dasar itu, Lili Rasjidi mengemukakan bahwa pembangunan sering diartikan sebagai penyelenggaraan perubahan terhadap suatu masyarakat beserta lingkungannya.[31] Termasuk juga pembangunan prasarana pada perpotongan jalur kereta menjadi persoalan penting mengingat kehadiran perlintasan sebidang yang membahayakan karena tingginya angka kecelakan tertabrak kereta terutama diperlintasan sebebidang yang tidak dipenuhi fasilitas keamanan berupa pintu perlintasan. Sering sekali dalam kejadian kecelakan diperlintasan kereta banyak pihak yang menyalahkan bahwa PT.KAI sebagai pihak yang bersalah akibat keberadaan perlintasan sebidang tanpa pintu perlintasan. Keberadaan pintu perlintasan yang selama ini dianggap sebagai tanggung jawab PT. KAI perlu diluruskan, karena pintu perlintasan sepenuhnya menjadi tanggung jawab pemegang izin, seperti tertuang dalam Undang-Undang Nomor. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian Pasal 92 ayat 3 menyebutkan bahwa;

"pembangunan, pengoperasian, perawatan, dan keselamatan perpotongan antara jalur kereta api dan jalan menjadi tanggung jawab pemegang izin."

Wewenang penyelenggaraan prasarana pada perpotongan jalur sebidang telah jelas disebutkan dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian, pemegang izin dalam hal ini adalah pemerintah daerah selaku penyelenggaraan

[31] Lili Rasyidi dan I.B Wiyasa Putra, "*Hukum Sebagai Suatu Sistem*",(PT. Remaja Rosdakarya, Bandung, 1993, hal.199

penataan ruang yang mencakup kegiatan pengaturan, pembinaan, pelaksanaan, dan pengawasan penataan ruang, yang didasarkan pada pendekatan wilayah dengan batasan wilayah administratif.

Dalam peraturan pemerintah nomor 56 tahun 2009 tentang penyelenggaraan perkeretaapian pasal 79 menyebutkan bahwa Menteri, Gubernur, atau bupati/walikota sesuai kewenangannya melakukan evaluasi secara berkala terhadap perpotongan sebidang. Bahkan lebih lanjut dijelaskan tentang pengaturan pembagian tugas pengelolaan perlintasan sebidang untuk menjamin keselamatan perjalanan kereta api dan keselamatan masyarakat pengguna jalan terhadap kehadiran perlintasan sebidang melalui pembagian tugas pengelolaannya dalam pasal 2 yang pengelolaan perlintasan sebidang diserah kepada;[32]

a. Menteri, untuk jalan nasional
b. Gubernur untuk jalan provinsi
c. Bupati/walikota, untuk jalan kabupaten/kota dan jalan desa, dan
d. Badan hukum atau lembaga, untuk jalan khusus yang digunakan oleh badan hukum atau lembaga.

Tujuan dari pembagian tugas pengelolaan perlintasan sebidang tersebut adalah untuk mengevaluasi dan mendata setiap perlintasan sebidang yang memiliki nomor jalur perlintasan dan yang belum memiliki nomor jalur perlintasan, dan mendata

[32] Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan, hal 6

terhadap aspek kelayakan keselamatan pada perlintasan baik yang telah bernomor jalur perlintasan maupun yang belum bernomor jalur perlintasan, serta melakukan penutupan atau normalisasi terhadap perlintasan sebidang yang belum bernomor jalur perlintasan dan berindikasi tidak memenuhi aspek keselamatan baik segi perlengkapan keamanan maupun konstruksi perlintasan tersebut. Selain itu dalam pasal 5 mengatur lebih rici mengenai macam-macam kegiatan pengevaluasian terhadap perlintasan sebidang yang meliputi;[33]

a. Inventarisais kondisi perlintasan sebidang pada ruas jalan dan titik persilangan.
b. Pemenuhan aspek keselamatan perlintasan sebidang.
c. Perbandinga kondisi yang ada dengan standar teknis, baik konstruksi ruas jalan maupun konstruksi jalur kereta di persilangan sebidang, serta manajemen dan rekayasa lalu lintas
d. Inventarisasi ketidak sesuaian antara standar denga kondisi yang ada
e. Inventarisasi frekuensi dan kecepatan kereta api yang melintas di perlintasan sebidang
f. Inventarisasi rata-rata kepadatan da kecepatan kendaraan yang melintas di perlintasa sebidang pada saat waktu sibuk dan waktu normal

[33] Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan, hal. 8

g. Inventarisasi jalan alternatif yang sudah tersedia dalam hal perlintasan sebodang akan ditutup untuk menjamin keselamatan perjalanan kereta api dan pengguna jalan, dan
h. Hal lain yang dianggap perlu dalam rangka menjamin keselamatan.

Dari hasil evaluasi yang telah dilakukan terhadap perlintasan sebidang selanjutnya dituangkan dalam berita acara yang ditanda tangani oleh semua instansi terkait perlintasan sebidang yang melaksanakan evaluasi, disebutkan dalam pasal 6 ayat 2 yang menjelaskan bahwa berita acara hasil evaluasi perlintasan sebidang harus berisi hasil data lapangan yang diperoleh dan disertai rekomendasi peningkatan status perlintasan sebidang yang berupa;[34]

a. Peningkatan perlintasan sebidang menjadi perlintasan tidak sebidang (jalan layang/ *flyover* atau terowongan/ *underpass*)
b. Penutupan perlintasan sebidang apabila sudah tersedia jalan alternatif dan/atau
c. Peningkatan keselamatan peralatan keselamatan perlintasan sebidang dan disertai dengan pemasangan perlengkapan jalan

Tentunya dalam pemberian rekomendasi peningkatan status perlintasan sebidang menjadi perlintasan tidak sebidang (jalan layang/ *flyover* atau terowongan/ *underpass*) atau rekomendasi

[34] Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan, hal 9

penutupan perlintasan sebidang yang dijelaskan dalam pasal 7 harus memenuhi 5 (lima) kriteria yang telah ditetapkan dalam peraturan yakni;

a. Jalur kereta api paling sedikit harus memiliki 2 (dua) jalur atau *double track*
b. Kecepatan kereta api yang melintas lebih dari 60 km (enam puluh kilokmeter) per jam
c. Selang waktu antara kereta api yang melintas (*headaway*) paling lama 5 (lima) menit
d. Kepadatan lalu lintas jalan di perlintasan sebidang cukup tinggi
e. Sudah tersedia jalan alternatif untuk penutupan perlintasan sebidang.

Selain pemberian rekomendasi atas penutupan perlintasan sebidang atau peningkatan status perlintasan tidak sebidang berupa *flyover* atau *underpass*, pemberian rekomendasi berupa pemasangan peralatan keselamatan perlintasan sebidang yang diajukan oleh para pihak pemangku kepentingan terkait penyelenggaraan perlintasan sebidang dapat dilakukan di semua perlintasan sebidang tanpa kritreria.

Mengenai Keberadaan pasal ini menandakan bahwa adanya keharusan campur tangan pemeritah daerah khususnya dalam kaitannya peningkatan prasarana pada perpotongan jalur kereta. Kehadiran perlintasan sebidang memiliki peran penting terhadap

pembangunan transportasi darat, dengan demikian pengangkutan darat, sebagi bagian integral dari pembangunan transportasi nasional memerlukan perhatian, karena mempunyai beberapa fungsi yang strategis antara lain: sebagai sarana penghubung dan membuka isolasi daerah-daerah terpencil di indonesia, sebagai sarana dalam lalu lintas perdagangan yang pada gilirannya menjadi sarana pemerataan dalam berbagai aspek kehidupan dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.[35]

Dalam hal pemerintah daerah selaku badan hukum yang berwenang dalam penyelenggaraan penataan ruang oleh pemerintah kepada pemerintah daerah yang mencakup kegiatan pengaturan, pembinaan, pelaksanaan, dan pengawasan dalam penyediaan prasarana keamanan pada perpotongan jalur yang didasarkan pada pendekatan wilayah dengan batasan administrtifnya pada pasal 23 ayat 2 menyebutkan bahwa;[36] "dalam hal tidak ada badan usaha yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian umum, pemerintah atau pemerintah daerah dapat menyelenggarakan prasarana perkeretaapian". Kehadiran point pada pasal ini menjadikan bahwa pemerintah daerah selaku badan yang berkepentinggan membidangi wilayah administatifnya memiliki peran andil dalam penyelenggaraan prasarana perkerataapian, terlebih penyediaan prasarana pada

[35] Marzuki Lubis, "Hukum Pengangkutan Darat dalam perspektif politik hukum", *Jurnal Hukum Kaidah* No. 01, (medan, 2016) hal.2

[36] Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

perpotongan jalur kereta sebagai bagian dari pelayanan publik atas wilayah administratifnya.

2. Bentuk Prasarana Pada Perpotongan Jalur Kereta

Prasarana merupakan sebuah satu kesatuan komponen yang tidak terpisahkan terhadap keberhasilan penyelenggaraan perkeretaapian. Tujuan penyelenggaraan prasarana perkeretaapian adalah untuk menunjang keberhasilan terhadapa penyelenggaraan perkeretaapian, termasuk penyelenggaraan prasarana pada perpotongan jalur kereta di sektor daerah, karena pada umumnya penyelenggaraan prasarana utamanya pada perpotongan jalur kereta disebagian wilayah masih belum dikatakan layak menurut ketentuan standar keselamatan pada perpotongan jalur kereta. Dalam penyelenggaran perpotongan jalur perkeretaapian badan hukum atau instansi yang membuat atau mengajukan perlintasan sebidang bertanggung jawab untuk melengkapi perlengkapan perlintasan sebidang sesuai ketentuan yang telah diatur dalam peraturan.[37]

Pembangunan atau Penyelenggaraan perpotongan jalur sebidang harus memenuhi kertentuan aspek keselamatan pada perpotongan, kewajiban melengkapi perlengkapan keselamatan perlintasan sebidang menjadi suatu kesatuan yang harus dipenuhi badan hukum atau instansi baik pemerintah daerah sebagai pemegang otoritas daerah administrasinya, maupun instansi lain

[37] Peraturan Direktur Jendral Perhubungan darat Nomor. SK.770/KA.401/DRJD/2005 Tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api

yang membuat atau mengajukan perlintasan sebidang. Sesuai dengan yang disebutkan dalam Pasal 1 Bab 1 yang menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan Peralatan keselamatan perlintasan sebidang adalah alat yang digunakan untuk mengamankan pengguna jalan dan perjalanan kereta api di perlintasan sebidang dengan menggunakan alat pendeteksi kereta api yang tidak terhubung dengan persinyalan kereta api, beroperasi secara otomatis, tanpa penjaga perlintasan sebidang kereta api, dilengkapi dengan portal pengaman pengguna jalan, isyarat lampu peringatan, isyarat suara, isyarat tulisan berjalan, pengendali utama sistem peralatan, dan catu daya.[38]

Dalam pemasangan peralatan keselamatan perlintasan sebidang pihak yang bertanggung jawab atas penyelenggaraan perlintasan sebidang harus memahami bahwa dalam pasal 11 mengatur tentang aturan pemasangan peralatan keselamatan pada perlintasan sebidang harus memenuhi 4 (empatr) syarat wajib yang harus dipenuhi agar menjaminan keamanan perjalanan kereta yaitu;[39]

a. Tidak menggangu konstruksi jalur kereta api
b. Tidak menggangu pengoperasian kereta api
c. Tidak menggangu dan tidak terhubung dengan persinyalan kereta api

[38] Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan.

[39] Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan, hal. 11

d. Tidak mengganggu pandangan bebas masinis

Dalam pasal 12 lebih lanjut mengatur mengenai komponen-komponen peralatan keselamatan pada perlintasan sebidang yang terdiri atas 7 (tujuh) komponen yang harus dipenuhi untuk menjamin keselamatan pada perlintasan sebidang antara lain terdiri atas;[40]

a. Portal pengaman pengguna jalan
b. Isyarat lampu peringatan/larangan
c. Isyarat suara
d. Tulisan berjalan/*variable message sign* (VMS)
e. Alat pendeteksi kereta api
f. Pengendali utama peralatan keselamatan perlintasan sebidang (*main controller*), dan
g. Catu daya

Pemasangan portal atau pintu perlintasan berfungsi untuk mengamankan para pengguna jalan agar tidak menerobos perlintasan sebidang, penyelenggaraan portal pengaman sebagai prasarana penunjang keselamatan pada perlintasan sebidang harus memenuhi persyaratan teknis terlebih dahulu sebelum menyelenggarakan pemasangan portal pengaman yaitu;[41]

[40] Ibid. Hal 12
[41] Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan, hal. 12

a. Portal pengaman perlintasan sebidang harus terbuat dari fiber, aluminium atau material lain yang memiliki kekuatan dan ringan
b. Bahan konstruksi pembuatan portal merupakan konstruksi yang tahan patah
c. Tahan terhadap korosi dan cuaca
d. Dapat dioperasikan secara semi manual pada saat terjadi gangguan sistem, dan
e. Portal pengaman berwarna putih dan merah pendar cahaya

Pemasangan portal pengaman juga harus ditempatkan di sisi kiri kanan diluar ruang milik jalur kereta api atau dengan jarak paling sedikit 12 (dua belas) meter dari as rel atau ditempatkan di lokasi yang tidak menggangu pengoperasian kereta api, selain itu portal pengaman yang dipasang harus mampu menutup penuh lebar jalan agar pengguna jalan raya tidak dapat memasuki atau menerobos perlintasan sebidang dan portal pengaman dapat dilihat dengan jelas segala cuaca. Selain itu penggunaan komponen peralatan keselamatan pada perlintasan sebidang harus mengutamakan tingkat komponen dalam negeri paling sedikit 40 (empat puluh) persen.

Selain itu pemasangan rambu-rambu keselamatan pada perlintasan sebidang menjadi suatu keharusan sebagai bentuk tanda kewaspadaan bagi pengguna jalan agar berhati-hati saat akan

melintasi perlintasan sebidang. Tentunya dalam peningkatan keselamatan perlintasan sebidang dengan meningkatkan fasilitas prasarana peralatan keselamatan perlintasan sebidang perlu diatur standar-standar teknis pemasangannya yang telah diatur dalam Peraturan Direktur Jendral Perhubungan darat Nomor. SK.770/KA.401/DRJD/2005 Tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api bahwa persyaratan prasarana jalan dan kereta api pada perlintasan sebidang wajib dilengkapi rambu lalu lintas yang berupa peringatan dan larangan sebagai berikut;

a. Rambu yang menyatakan adanya perlintasan sebidang antara jalan dengan jalur kereta api dimana jalur kereta api dilengkapi dengan pintu perlintasan.
b. Rambu yang menyatakan adanya perlintasan sebidang antara jalan dengan jalur kereta api dimana jalur kereta api tidak dilengkapi dengan pintu perlintasan.
c. Rambu tambahan yang menyatakan jarak per 150 meter dengan rel kereta api terluar.
d. Rambu berupa kata-kata yang menyatakan agar berhati-hati mendekati perlintasan kereta api.

Pemenuhan rambu- rambu lalu lintas berupa tanda larangan merupakan ketentuan yang mutlak dilaksanakan oleh pihak penyelenggara perpotongan jalur sebidang yang bertujuan sebagai bentuk penjaminan keselamatan perjalanan kereta sehingga

perjalana kereta api berjalan dengan lancar, aman dan tanpa ada hambatan.Selain kewajiban pemenuhan perlengkapan perlintasan sebidang berupa rambu peringatan dalam penyelenggaraan pembangunan perpotongan jalur sebidang antara jalan dengan jalur kereta api harus dilaksanakan sesuai pedoman pembangunan perpotongan jalur kereta. Terkait tentang pedoman teknis perlintasan sebidang antara jalan dengan jalur kereta api selain mengatur pemenuhan perlengkapan pada perpotongan jalur sebidang berupa rambu-rambu berupa rambu peringatan juga mengatur kewajiban pemenuhan perlengkapan perlintasan sebidang berupa rambu larangan. Perlintasan sebidang harus dilengkapi dan dipasang berupa rambu larangan pada perlintasan sebidang antara jalan dengan jalur kereta api yang terdiri dari;[42]

a. Rambu larangan berjalan terus yang dipasang pada persilangan sebidang jalan dengan kereta api pada jalur tunggal yang mewajibkan kendaraan berhenti sesaat dan meneruskan perjalanan setelah mendapat kepastian aman dari lalu lintas arah lainnya.
b. Rambu larangan berjalan terus yang dipasang pada persilangan sebidang jalan dengan kereta api jalur tunggal yang mewajibkan kendaraan berhenti sesaat untuk mendapat kepastian aman sebelum melintasi rel.

[42] Peraturan Direktur Jendral Perhubungan darat Nomor. SK.770/KA.401/DRJD/2005 Tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api, hal.5

c. Rambu larangan berjalan terus yang dipasang pada persilangan sebidang jalan dengan kereta api jalur ganda yang mewajibkan kendaraan berhenti sesaat untuk mendapat kepastian aman sebelum melewati rel.
d. Rambu larangan berbalik arah kendaraan bermotor maupun tidak bermotor pada perlintasan kereta api.
e. Rambu larangan berupa kata-kata yaitu rambu yang menyatakan agar pengemudi berhenti sebentar untuk memastikan tidak ada kereta api yang melintas

Pemasangan rambu-rambu tersebut merupakan keharusan yang harus dilaksanakan mengingat banyaknya perlintasan sebidang disetiap daerah yang menghubungakn antara jalan kawasan pemukiman padat penduduk dengan perlintasan kereta. Akses jalan menuju desa atau perkampungan warga yang membutuhkan perpotongan dengan jalur kereta api menjadikan suatu problematika yang harus segara ditindak lanjuti oleh setiap pihak termasuk pihak-pihak pemangku kepentingan dalam hal ini pemerintah daerah sebagai jembatan aspirasi dan pelayanan publik masyarakat diwilayah administrasinya. Persyaratan-persyaratan fasilitas perlengkapan keamanan dijalan yang membutuhkan perpotongan jalur kereta patutnya segera di tuntaskan dengan membangun marka-marka jalan sehingga masyarakat paham mengenai batas-batas keamanan sebelum melalui perlintasan atau perpotongan jalur kereta api. Sesuai dengan bunyi pasal 77 ayat 2

huruf (a) yang menjelaskan bahwa untuk menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dan lalu lintas jalan, maka perpotongan sebidang jalur kereta api dengan jalan harus memenuhi persyaratan yakni memenuhi pandangan bebas masinis dan pengguna lalu lintas jalan.[43] Bahkan mengenai standar pandangan bebas bagi masinis dan pengguna jalan lebih spesifik diatur dalam Pasal 4 ayat 2 yang berbunyi ;[44]

"jarak pandangan bebas minimal 500 meter bagi masinis kereta api dan 150 meter bagi pengemudi kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf f dimaksudkan bagi masing-masing untuk memperhatikan tanda-tanda atau rambu-rambu, dan khusus untuk pengemudi kendaraan bermotor harus menghentikan kendaraannya."

Tujuan dari diberlakukannya ketentuan batas jarak pandang ini adalah untuk memeberikan jaminan keselamatan bagi pengguna jalan dan juga kereta api, untuk merealisasikan ketentuan atas batas jarak pandang bagi pengendara kendaraan bermotor maka perlu diatur mengenai penyelenggaraan prasarana pada jalan salah satunya adalah memberikan marka jalan disetiap jalan yang memerlukan perpotongan dengan jalur kereta tujuannya adalah tidak lain untuk memberikan kejelasan terhadap para pengguna jalan pada perpotongan jalur kereta untuk memahami bahwa

[43] Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian.
[44] Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan Dan/Atau Persinggungan Antara Jalur Kereta Api Dengan Bangunan Lain.

adanya batasan berhenti terlebih dahulu dan melihat untuk memastikan bahwa perlintasan sebidang aman atau tidak untuk dilalui pengendara kendaraan bermotor tersebut sebelum melintasi perpotongan atau perlintasan sebidang. Dalam pembangunan jalan yang memerlukan perpotongan jalur dengan kereta api wajib memenuhi standar- standar yang telah ditentukan. Jalan yang dibuat dengan memerlukan perpotongan jalur kereta wajib dilengkapi dengan persyaratan perlengkapan jalan berupa marka jalan yang terdiri dari;[45]

1. Marka melintang berupa tanda garis melintang sebagai batas wajib berhenti kendaraan sebelum melintasi jalur kereta api, dengan ukuran lebar 0,30 meter dan tinggi 0,03 meter
2. Marka membujur berupa garis utuh sebagai larangan kendaraan untuk melintasi garis tersebut dengan ukuran lebar 0,12 meter dengan tinggi 0,03 meter
3. Marka lambang berupa tanda peringatan yang dilengkapi dengan tulisan “KA” sebagai tanda peringatan adanya perlitasan dengan jalur kereta api, dengan ukuran lebar secara keseluruhan 2,4 meter dan tinggi 6 meter serta ukuran huruf yang bertuliskan “KA” tinggi 1,5 meter dan lebar 0,60 meter.
4. Dilengkapi dengan pita penggaduh (*rumble strip*) sebelum memasuki perlintasan sebidang.

[45] Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 770/KA.401/DRJD/2005 Tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api, hal. 10

5. Median minimal 6 meter lebar 1 meter pada jalan 2 (dua) jalur 2 (dua) arah.

Selain kewajiban pemasangan rambu-rambu dan marka jalan pada perlintasan sebidang yang tidak memiliki portal atau pintu perlintasan wajib dilengkapi dengan isyarat lampu satu warna berwarna merah yang menyala berkedip atau dua lampu berwarna merah yang menyala bergantian dan isyarat suara atau tanda panah lampu yang menunjukan arah datangnya kereta api. Pemasangan lampu lalu lintas satu warna pada perlintasan sebidang yang tidak dilengkapi dengan pintu perlintasan harus memenuhi aspek persayaratan kelayakan lampu lalu lintas satu warna pada perlintasan sebidang yaitu;[46]

a. Terdiri dari satu lampu yang menyala berkedip atau dua lampu yang menyala bergantian
b. Lampu berwarna kuning dipasang pada jalur lalu lintas, yang mengisyaratkan bahwa pengemudi harus berhati-hati
c. Lampu berwarna merah dipasang pada perlintasan sebidang denga jalan kereta api dan apabila menyala mengisyaratkan pengemudi harus berhenti
d. Dilengkapi dengan isyarat suara atau tanda panah pada lampu yang menunjukan arah datangnya kereta api

[46] Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 770/KA.401/DRJD/2005 Tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api, hal. 17

e. Berbentuk bulat dengan garis tengah antara 20 sentimeter sampai dengan 30 sentimeter
f. Daya lampu antara 60 watt sampai dengan 100 watt.

Kegiatan peningkatan keselamatan pada perlintasan sebidang sepenuhnya merupakan kewajiban bagi pemerintah daerah yang menangani lingkup wilayah administrasinya seperti yang dijelaskan dalam Bab III Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan pasal 37 huruf (c) yang berbunyi bahwa peningkatan keselamatan pada perlintasan sebidang menjadi tanggung jawab bupati/walikota, untuk jalan kabupaten/ kota dan jalan desa.

C. Konsep Good Governance

1. Pengertian Good Governance

Dalam suatu negara fungsi pemerintah sangat penting apabila pemerintah tidak berfungsi secara baik, maka akan berpengaruh besar terhadap kestabilan suatu negara. Oleh karena itu, penerintah harus dipegang oleh orang-orang yang mengerti mengenai fungsi pemerintah tersebut. Fungsi pemerintah bisa dilihat dari definisi pemerintah tersebut. Pemerintah mempunyai kekuasaan dan lembaga yang mengurus masalah kenegaraan dan kesejah teraan rakyat.[47] Secara konseptual pengertian kata baik (*good*) dalam istilah kepemerintahan yang baik (*good governance*) mengandung 2 (dua) pemahaman yaitu; *pertama* sebagai nilai yang menjunjung tinggi keinginan atau kehendak rakyat dan nilai-nilai yang dapat meningkatkan kemampuan rakyat dalam pencapaian tujuan (nasional) kemandirian, pembangunan berkelanjutan dan keadilan sosial dan *kedua* sebagai aspek fungsional dari pemerintah yang efektif dan efisien dalam pelaksanaan tugasnya untuk mencapai tujuan tersebut.[48]

Good governance merupakan paradigma baru dalam sistem pemerintahan dan harapan setiap masyarakat supaya terwujud pemerintahan yang baik. perwujudan good governance merupakan cita-cita masyarakat, oleh sebab itu, untuk mewujudkan

---

[47] Muhammadong, "Good Governance Dalam Perspektif Hukum Islam", *Skripsi*, (Makasar: Edukasi Mitra Grafika, 2017, hal. 2

[48] Direktorat Pendidikan Dan Pelayanan Masyarakat Kedeputian Bidang Pencegahan Komisi Pemberantasan Korupsi, "*Modul Materi Good Governance dan Pelayanan Publik"*, (Jakarta: Komisi Pemberantasan Korupsi, 2016), hal. 6

pemerintahan yang baik, maka peran serta masyarakat sangat dibutuhkan, karena hubungan antara pemerintah dengan masyarakat merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan, disamping itu sektor swasta sangat menentukan terwujudnya pemerintahan yang baik, karena swasta merupakan pelaku dalam mewujudkan pembangunan. Termasuk kaitanya terhadap peran pemerintah daerah dalam meningkatkan prasarana perlengkapam keamanan pada perlintasan sebidang yang sangat dibutuhkan karena jika hanya dengan komponen masyarakat saja tanpa adanya batuan dan campur tangan dari pemerintah daerah khususnya yang menangani perlintasan sebidang di kawasan wilayah kabupaten/kota, dan jalan desa sebagai lembaga yang mengayomi dan sebagai jembatan aspirasi masyarakat maka segala sesuatu yang dicita-citakan terhadap perlintasan sebidang yang aman selama ini tidak akan terlaksana.

Sejalan dengan komitmen nasional untuk meelakukan transformasi dan reformasi diberbagai bidang, termasuk dalam pengangkutan darat, dalam era saat ini negara dituntuk untuk dapat membentuk kemitraan antara pemerintah dengan swasta dan masyarakat madani secara konkrit. Oleh sebab itu dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 telah diimplementasikan unsur-unsur dalam kepemerintahan (*governance stakeholder*) yang di kelompokkan dalam 3 (tiga) kategori yaitu; [49]

[49] Sedarmayanti, HJ., "*Good Governance* (*Kepemerintahan Yang Baik*) *Bagian Kedua"*, (CV Mandar Maju, 2004), hal. 4-5

a. Negara/Pemerintah, berfungsi sebagai pembina, baik dalam perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan dengan memperhatikan perlibatan sektor swasta dan kelembagaan masyarakat madani
b. Sektor swasta, pelaku sektor swasta adalah mencakup perusahaan swasta yang aktif dalam interaksi dengan penyelenggaraan transportasi
c. Masyarakat madani (*civil society*), yaitu kelompok masyarakat dalam konteks kenegaraan yang pada dasarnya berada diantara pemerintah dan perseorangan yang mencakup baik perseorangan maupun kelompok masyarakat yang berinteraksi secara sosial, ekonomi, dan politik, khususnya dalam bidang transportasi.

Tanggung jawab pemerintah daerah dalam menangani keselamatan perlintasan sebidang diatur dalam pasal 37 huruf (c) Bab III tentang kewenangan kegiatan peningkatan keselamatan perlintasan sebidang bahwa keselamatan perlintasan sebidang menjadi tanggung jawab bupati/walikota untuk jalan kabupaten/kota dan jalan desa.[50] Dalam aturan ini telah jelas menjelaskan bahwa pemerintah daerah memiliki kewajiban dalam meningkatan perlengkapan prasarana keselamatan pada perlintasan sebidang sebagai pemerintah lokal dalam penyelenggaraan fasilitas pelayanan publik agar tercipta pemerintahan yang baik.

[50] Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan

2. Prinsip-Prinsip Good Governance

Bahkan lebih lanjut UNDP (*United Nation Development Programme*) merumuskan 9 (sembilan) prinsip yang harus ditegakkan untuk bisa melaksanakan tata pemerintahan yang baik yaitu;[51]

1. Partisipasi (*participation*) yaitu setiap orang atau warga masyarakat, laki-laki maupun perempuan memiliki hak suara yang sama dalam proses pengambilan keputusan baik secara langsung, maupun melalui lembaga perwakilan, sesuai dengan kepentingan, dan aspirasi masing-masing
2. Penegakan hukum (*Rule of law*) yaitu kerangka aturan hukum dan perundang-undangan harus berkeadilan, ditegakkan dan dipatuhi secara utuh, terutama aturan hukum tentang hak asasi manusia
3. Transparansi (*Transparantcy*) yaitu transparansi harus dibangun dalamrangka kebebasan aliran informasi
4. Daya tanggap (*Responsiveness*) yaitu setiap institusi dan prosesnya harus diarahkan pada upaya untuk melayani berbagai pihak yang berkepentingan (*stakeholders*)
5. Berorientasi pada konsensus (*Consensus Orientation*) yaitu pemerintahan yang baik akan bertindak sebagai penengah bagi berbagai kepentingan yang berbeda untuk mencapai konsesnus atau kesempatan yang terbaik bagi kepentingan masing-masing

[51] Direktorat Pendidikan Dan Pelayanan Masyarakat Kedeputian Bidang Pencegahan Komisi Pemberantasan Korupsi, *"Modul Materi Good Governance dan Pelayanan Publik"*, hal. 6

pihak dan jika dimungkinkan juga dapat diberlakukan terhadap berbagi kebijakan dan prosedur yang akan ditetapkan pemerintah

6. Keadilan/kesetaraan (*Equilty*) yaitu pemerintahan yang baik akan memberi kesempatan yang baik terhadap laki-laki maupun perempuan dalam upaya mereka untuk meningkatkan dan memelihara kualitas hidup
7. Efektifitas dan efisiensi (*Effectiveness and Efficiency*) yaitu setiap proses kegiatan dan kelembagaan diarahkan untuk menghasilkan sesuatu yang sesuai kebutuhan melalui pemanfaatan yang sebaik-baiknya berbagai sumber yang tersedia.
8. Akuntabilitas (*Accountability*) yaitu para pengambil keputusan dalam organisasi sektor publik, swasta, dan masyarakat madani memiliki pertanggung jawaban (akuntabilitas) kepada publik masyarakat umum sebagaimana halnya kepada para pemilik
9. Visi strategis (*Strategic Vision*) yaitu para pemimpin dan masyarakat memiliki perspektif yang luas dan jangka panjang tentang penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan mansuai bersamaan dengan dirasakannya kebutuhan untuk pembangunan tersebut.

Dalam kaitannya dengan peningkatan keselamatan perlintasan sebidang oleh pemerintah daerah sebagaimana yang telah diamanatkan oleh Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan pasal 37 huruf (c) yang berbunyi bahwa peningkatan keselamatan pada perlintasan sebidang menjadi tanggung jawab bupati/walikota, untuk jalan kabupaten/ kota dan jalan desa harus memperhatikan aspek akuntabilitas yang mengandung unsur kejelasan fungsi dalam organisasi dan cara mempertanggung jawabkannya. Akuntabilitas diperlukan agar setiap lembaga negara dan penyelenggara negara harus melaksanakan tugasnya secara jujur dan terukur sesuai dengan ketentuan perundang-undangan dan kebijakan publik yang berlaku serta menghindarkan penyalah gunaan wewenang.[52] Sehingga dalam penyelenggaraan peningkatan prasarana keamanan perlintasan sebidang dapat terlaksana secara maksimal dengan penuh tanggung jawab seperti yang telah diamanatkan dalam peraturan perundang-undangan dalam meningkatkan keselamata perlintasan sebidang mengingat tingginya kasus kecelakan di perlintasan sebidang menjadikan indikator bahwa keamanan perlintasan sebidang di indonesia masih mengkhawatirkan maka perlu adanya peran dari pemerintah

[52] Komite Nasional Kebijakan Governance, "*Pedoman Umum Good Governance Indonesia"*, (Komite Nasional Kebijakan Governance, 2008), hal. 17

khususnya pemerintah daerah dalam menangani dan meningkatkan keselamatan perlintasan sebidang di kawasan daerah dan pedesaan.

D. Konsep Fiqih Siyasah Syar'iyyah

1. Pengertian Fiqih Siyasah Syar'iyyah

Kata Fiqh (Arab: فقه = fiqh) adalah hukum Islam, dan Fiqh merupakan perluasan dari kode etik (Syariah) diuraikan dalam al-Quran, dilengkapi oleh as-Sunnah dan dilaksanakan oleh aturan dan interpretasi dari para Fuqaha Islam. Fiqh berkaitan dengan ketaatan beribadah, moral dan aturan-aturan sosial dalam Islam. Ada empat mazhab terkemuka (mazhab fiqh) dalam praktek yaitu; mazhab Sunni dan dua dalam praktek mazhab Syiah, sedang seseorang yang mengkaji dan memahami dalam bidang Fiqh disebut sebagai Faqīh (jamak Fuqaha).[53]

Secara etimologi Kata Arab فقه = fiqh adalah istilah bahasa Arab yang berarti "pemahaman yang mendalam" atau "pemahaman penuh". Secara teknis mengacu pada institusi hukum Islam diambil dari sumber-sumber Islam berdasar perincian (yang dipelajari dalam prinsipprinsip hukum Islam Tafsili, dan proses memperoleh pengetahuan tentang Islam melalui yurisprudensi. Ibnu khaldun mendefinisikan fiqih sebagai "pengetahuan tentang aturan allah menyangkut tindakan orang-orang yang memiliki dirinya terikat untuk mematuhi hukum, dan menghormati apa yang diharuskan (*wajib*), dilarang (*haram*), diperbolehkan (*mandub*), ditolak

[53] Cyril Glasse, "The New Encyclopedia of Islam" (Altamira, 2001), hlm. 141

(*makruh*), atau netral (*mubah*).[54] Bahkan menurut istilah fiqih adalah;

الْعِلْمُ بِالأَحْكَامِ الشَّرْعِيَّةِ العَمَلِيَّةِ الْمُسْتَنْبِطَةِ مِنْ أَدِلَّتِهَا التَّفْصِيْلِيَّةِ

"ilmu atau pemahaman tentang hukum-hukum syariat yang bersifat amaliah, yang digali dari dalilk-dalilnya yang rinci (*tafsili*)" [55]

Dari definisi ini dapat dipahami bahwa fiqih adalah upaya sungguh-sungguh dari para ulama (*mujtahidin*) untuk menggali hukum-hukum syara' sehingga dapat diamalkan oleh umat islam, fiqih disebut juga dengan hukum islam, karena fiqih bersifat *ijtihadiyah*, pemahaman terhadap hukum syara' tersebut pun mengalami perubahan dan perkembangan situasi dan kondisi manusia itu sendiri.[56] Kata "*siyasah"* yang berasal dari kata *s'asa*, berarti mengatur, mengurus, dan memerintah; atau pemerintahan, politik, dan pembuatan kebijakan. Pengertian kebahasaan ini mengisyaratkan bahwa tujuan siyasah adalah mengatur, mengurus, dan membuat kebijaksanaan atas sesuatu yang bersifat politis untuk mencakup sesuatu.[57]

---

[54] Syafaul Mudawam, "Syariah Fiqih Hukum Islam (Studi Tentang Konstruksi Pemikiran Kontemporer)", *Jurnal Ilmu Syari'ah dan Hukum*, (D.I Yogyakarta: Fakultas Syariah Dan Ilmu Hukum UIN Sunan Kalijaga,2012), hal.412

[55] Muhammad Iqbal, "*Fiqih Siyasah Kontekstualisasi Doktrin Politik Islam"*. (Jakarta: Prenadamedia Group, 2016), hal. 3

[56] Ibid., hal. 3

[57] Ibid., hal. 3

Secara terminologi, Abdul Wahab Khallaf mendefinisikan bahwa siyasah adalah "pengaturan perundangan yang diciptakan untuk memelihara ketertiban dan kemaslahatan serta mengatur keadaan."[58] Sementara Louis Ma'luf memberikan batas siyasah adalah 'membuat kemaslahatan manusia dengan membimbing mereka kejalan kemaslahatan.[59] Adapun Ibn manzur mendefinisikan siyasah sebagai "mengatur, atau memimpin sesuatu yang mengantarkan manusia kepada kemaslahatan.[60]

Tiga definisi yang dikemukakan parqah ahli tersebut masih bersifat umum dan tidak melihat atau memepertimbangkan nilai-nilai syariat, meskipun tujuannya sama-sama ingin mencapai kemaslahatan. Definisi yang bernuansa religius dikemukakan oleh Ibn Qayyim al-Jawzi menurutnya, siyasah adalah "suatu perbuatan yang membawa manusia dekat kepada kemaslahatan dan terhindar dari kebinasaan, meskipun perbuatan tersebut tidak ditetapkan Rasullullah SAW atau diwahyukan oleh Allah SWT.[61] Definisi senada juga dirumuskan oleh Ahmad Fathi Bahansi yang menyatakan bahwa siyasah adalah "pengaturan kepentingan kemaslahatan umat manusia sesuai dengan ketentuan syara'.[62]

---

[58] Abdul Wahhab Khallaf, "*Al-Siya'sah al-Syari'yyah"*, (Kairo: Dar al-Anshar, 1977), hal. 4-5

[59] Louis Ma'luf, "*al-Munjid fi al-Lugha wa al-A'lam"* (Beirut: Dar al-Masyriq, 1986), hal. 362

[60] Ibnu Manzur," *Lisa'n al-'Arab"*, Juz 6 (Beirut: Dar al-Shadr, 1968), hal. 362

[61] Ibn Qayyim al-Jauziyyah, "*Al- Thuruq al-Hukmiyah fi al-Siyasah al-Syar'iyyah"* (Kairo: al- Mu'assasah al-Arabiyyah, 1961), Hal.16

[62] Ahmad Fathi Bahansi, "*Al-Siyasah al-Jina'iyah fi al- Syari'at al-Islam"*, (Mesir: Maktabah Dar al-Umdah, 1965). Hal. 61

Berdasarkan pengertian-pengertian dari beberapa tokoh ulama terkemuka dapat ditarik benang merah bahwa fiqih siyasah merupakan salah satu aspek hukum islam yang membicarakan pengaturan dan pengurusan kehidupan manusia dalam bernegara demi mencapai kemaslahatan manusia itu sendri.[63] Dalam fiqih siyasah para ulama mujtahid menggali sumber-sumber hukum islam yang terkandung di dalamnya dalam hubungannya dengan kehidupan bernegara dan bermasyarakat. Sebagai hasil penalaran yang kreatif, pemikiran para mujtahid tersebut tidak kebal terhadap perkembangan zaman dan sangaqt bersifat *debateble* (masih biksa diperdebatkan serta menerima perbedaan pendapat. Sebagai ilmu ketatanegaraan dalam islam fiqih siyasah antara lain membicarakan tentang siapa sumber kekuasaan, siapa pelaksana kekuasaan, apa dasar kekuasaan, dan bagaimana cara-cara pelaksanaan kekuasaan menjalankan kekuasaan yang diberikan kepadanya, dan kepada siapa pelaksana kekuasaan mempertanggungjawabkan kekuasaannya.

Siyasah syariyyah diartikan dengan ketentuan kebijaksanaan pengurusan masalah kenegaraan yang berdasarkan syariat. Khallaf merumuskan siyasah syar'iyah dengan:[64] "pengelolaan masalah-masalah umum bagi pemerintahan islam yang menjamiun tercipatanya kemaslahatan dan terhindarnya

[63]Muhammad Iqbal, "Fiqih Siyasah Kontekstual Doktrin Politik Islam"..., hal. 4

[64] Abdul Wahhab Khallaf, "*Al-Siya'sah al-Syari'yyah"*, (Kairo: Dar al-Anshar, 1977), hal. 15

kemudharatan dari masyarakat islam, dengan tidak bertentangan dengan dengan ketentuan syariat islam dan prinsip-prinsipnya yang umum, meskipun tidak sejalan dengan pendapat para ulama mujtahid."

Khallaf menjelaskna bahwa yang dimaksud dengan masalah umum umat islam adalah segala hal yang membutuhkan pengaturan dalam kehidupan mereka, baik dibidang perundang-undangan, keuangan dan moneter, peradilan, eksekutif, masalah dalam negeri ataupun hubungan internasional.[65]

Dipertegas kembali oleh Abdurrahman Taj yang merumuskan siyasah syariah sebagai hukum-hukum yang mengatur kepentingan negara, mengorganisasi permasalahan umat sesuai dengan jiwa (semangat) syariat dan dasar-dasarnya yang universal demi terciptanya tujuan-tujuan kemasyarakat. Walaupun pengaturan tersebut tidak ditegaskan dalam Al-Qur'an maupun al-Sunnah.[66]

Dari definisi-definisi yang dikemukakan para ahli dapat ditemukan hakikat *siyasah syar'iyah*, yaitu:

1. Bahwa *siyasah syar'iyah* berhubungan dengan pengurusan dan pengaturan kehidupan manusia.

---

[65] Ibid.

[66] Abd al-Rahman Taj, "*Al-Siyasah al-Syar'iyyah wa al-Fiqh al-Islam"* (Mesir: Matba'ah Dar al-Ta'lif, 1993), hal. 10

2. Pengurusan da pengaturan ini dilakukan oleh pemegang kekuasaan (*ulu al-amr*).
3. Tujuan pengaturan tersebut adalah untuk menciptakan kemaslahatan dan menolak kemudaratan (*jalb al-mushalih wa daf al-masafid*)
4. Pengaturan tersebut tidak boleh bertentangan dengan roh atau semangat syariat islam yang universal.

2. Obyek dan bidang bahasan siyasah syariyyah

Pada dasarnya setiap ilmu pasti memiliki obyek dan bidang kajiannya, begitu pula dengan siyasah syariyah. Siyasah syariyah adalah suatu ilmu otonom sekalipun bagian dari ilmu fiqih. Fiqih siyasah mengkhususkan diri pada bidang muamalah dengan spesialisasi segala ihwal dan seluk beluk tata pengaturan Negara dan pemerintahan. Fiqih siyasah memiliki persamaan dengan fiqih pada umumnya yaitu sama-sama merupakan produk ijtihad. Namun hal yang membedakan antara fiqih pada umumnya dengan fiqih siyasah terletak pada kajiannya. Kajian fiqih sangatlah luas dan umum termasuk didalamnya mengkaji tentang fiqih siyasah, berbeda dengan fiqih siyasah yang terbatas kajiannya yaitu hanya khusus mengkaji atau membahas tentang masalah-masalah politik atau ketatanegaraan dalam perspektif islam.

Abdul wahhab khallaf menjelaskan bahwa obyek fiqih siyasah adalah membuat peraturan dan perundang-undangan yang dibutuhkan untuk mengurus Negara sesuai dengan pokok-pokok

ajaran agama. Realisasinya untuk tujuan kemaslahatan dan untuk memenuhi kebutuhan mereka.[67] Hasbi Ash Shiddieqy menyatakan, obyek-obyek kajian fiqih siyasah berkaitan dengan "pekerjaan mukallaf dan segala urusan pentadbirannya, dengan mengingat persesuaian pentadbirannya itu dengan jiwa syariah, yang kita tidak peroleh dalilnya yang khusus dan tidak berlawanan dengan suatu nas dari nash-nash yang merupakan syariah amanah yang tetap.[68]

Dari pandangan-pandangan tersebut memberi gambaran bahwa obyek bahasan fiqih siyasah secara garis besar adalah pengaturan dan perundang-undangan Negara sebagai pedoman dan landasan idiil dalam mewujudkan kemaslahatan umat, pengorganisasian dan pengaturan untuk mewujudkan kemaslahatan dan mengatur hubungan antara penguasa dan rakyat serta hak dan kewajiban masing-masing dalam usaha mencapai tujuan Negara.

Selain memiliki obyek kajian, fiqih siyasah juga memiliki bidang-bidang bahasan, mengenai pembidangan fiqih siyasah di kalangan para pakar fiqih siyasah terjadi perbedaan pendapat. Menurut Abdul Wahhab Khallaf, ada tiga bidang kajian fiqih siyasah yaitu siyasah dusturiyah, siyasah maliyah, dan siyasah kharijiyah. Namun berbeda dengan Abdul Wahhab Khallaf, Abdurrahman Taj mengkarifikasikan bidang kajian fiqih siyasah

---

[67] Tiara Tamsil, "Analisis Siyasah Syar'iyah Terhadap Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2014 Tentang Desa (Study Kasus pada Desa Karang Sari, Kecamatan Jati Agung, Kabupaten Lampung Selatan)", *Skripsi*, (Lampung: Universitas Islam Negeri Raden Intan, 2017), hal. 14

[68] *Ibid.*, hal. 14

menjadi tujuh macam, yaitu siyasah dusturiyah, siyasah tasyri'iyah, siyasah qadhaiyah, siyasah maliyah, siyasah idariyah,siyasah tandfidziyah, dan siyasah kharijiyah.[69]

Pembidangan yang beragam tersebut dapat dipersempit kepada empat bidang saja yaitu; *pertama*: bidang fiqih siyasah dusturiyyah mencakup siyasah tasri'iyyah syari'ah (siyasah penetapan hukum yang sesuai dengan syariat), siyasah Qadhaiyah syariah (siyasah peradilan yang susai dengan syariat), siyasah idariyah syari'ah (siyasah administrasi yang sesuai syariat, dan siyasah tanfidziyah syari'ah (siyasah pelaksanaan syariat). Fiqih siyasah dusturiyah adalah siyasah yang berhubungan dengan peraturan dasar tentang bentuk pemerintahan dan batasan kekuasaannya, cara pemilihan kepala negara, batasan kekuasaan yang lazin bagi pelaksanaan urusan umat, dan ketetapan hak-hak dan wajib bagi individu dan masyarakat, serta hubungan penguasa dengan rakyat. *Kedua* bidang fiqih siyasah dauliyah/kharijiyah yaitu siyasah yang berhubungan dengan pengaturan pergaulan antara negara-negara islam dengan negara-negara bukan islam, tata cara pengaturan pergaulan antara warga negara muslim dengan warga negara non muslim yang ada di negara islam, hukum dan peraturan yang membatasi hubungan negara islam dengan negara-negara lain dalam situasi damai dan perang. *Ketiga*; bidang fiqih siyasah maliyyah adalah siyasah yang mengatur hak-hak orang

[69] Abdurrahman Taj," *al-siyasah al-Syariyah wa al-Fiqh al-Islami"* (Mesir: Mathbah'ah Dar al-Ta'lif, 1993), hal. 27

miskin, mengatur sumber-sumber mata air (irigasi), dan perbankan. Yaitu hokum dan peraturan yang mengatur hubungan antara orang-orang kaya dan miskin, antara negara dan perorangan, sumber-sumber keuangan negara, baitul mal, dan sebagainyan yang berkaitan dengan harta kekayaan negara. *Keempat*; bidang fiqih siyasah harbiyah yaitu siyasah yang mengatur tentang peperangan dan aspek-aspek yang berhubungan dengannya, seperti perdamaian.[70]

Paradigma pemikiran bahwa islam adalah agama yang serba lengkap dan didalamnya terdapat berbagai sistem kehidupan seperti ketatanegaraan.[71] Dalam sistem ketatanegaraan tersebut pastilah terdapat sosok pemimpin yang memimpin orang-orang disekitarnya. Kepemimpinan tersebut haruslah sesuai dengan undang-undang dan tidak bertentangan dengan syariat islam yang menyangkut tentang prinsip siyasah syariyyah, dimana ketentuan ataupun prinsip-prinsip tersebut bersumber dari Al qur'an dan hadist. Prinsip-prinsip tersebut menyangkut antara manusia dengan manusia yang berpijak di atas bumi ini.

---

[70] Suyuthi Pulungan, *"Fiqih Siyasah Ajaran, Sejarah dan Pemikiran"*, Cet. V (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2002), hal. 21

[71] J. Suyuthi Pulungan, *"Fiqih Siyasah Ajaran, Sejarah dan Pemikiran"*,(Jakarta: Lembaga Studi Islam dan Masyarakat, 1994), hal. 2

3. Pandangan Siyasah Tasyri'iyyah Terhadap Pembangunan Keselamatan Perlintasan Sebidang

Dalam kajian fiqih siyasah, utamanya dalam siyasah penetapan hukum yang sesuai dengan syariat atau bisa disebut fiqih siyasah tasyri'iyah memiliki peranan penting dalam sistem ketatanegaraan. Dalam wacana fiqih siyasah istilah siyasah tasyriiyah atau *al sul ah al-tasyri'iyah* digunakan untuk merujuk salah satu kewenangan pemerintah dalam mengatur masalah kenegaraan.[72] Kewenangan pemerintah dalam menetapkan aturan yang akan diberlakukan berdasarkan ketentuan yang telah diturunkan Allah SWT dalam syariat islam. Dengan kata lain dalam siyasah tasyri'iyah pemerintah diberikan mandate untuk melaksanakan tugas siyasah syariyah untuk membentuk suatu hukum yang akan diberlakukan didalam masyarakat demi kemaslahatan ummat.

Sebagaimana disebutkan dalam hadist yang diriwayatkan Al Bukhari sebagai berikut:

مَعْقِلِ بْنِ يَسَارٍ عَنِ الحَسَنِ, أَنَّ عُبَيْدَاللهِ اِبْنَ زِيَادٍ عَادَ مَعْقِلَ بْنَ يَسَارٍ فِي مَارَضِهِ الَّذِي مَاتَ فِيْهِ, فَقَالَ لَهُ مَعْقِلٌ : إِنِّي مُحَدِّثُكَ حَادِثًا سَمِعْتُهُ مِنْ رَسُوْلِ اللهِ, سَمِعْتُ النَّبِيَّ , يَقُولُ : مَا مِنْ عَبْدٍ اسْتَرْعَاهُ اللهُ رَعِيَةً فَلَمْ يَحُطْهَا بِنَصِيْحَةٍ إِلاَّ لَمْ يَجِدْ رَائِحَةَ الجَنَّةِ

(أخرجه البخري في : ٣٩ كتاب الأحكام :٨ باب من استرعى رعية فلم ينصح رقيق)

[72] La Samsu, "*Al-Sul Ah Al-Tasyri'iyyah, Al-Sul Ah Al-Tanfi iyyah, Al-Sul ah Al-Qadaiyyah, Jurnal Tahkim"*, Vol. XIII, No. 1, hal. 158, dalam *http://jurnal.iainambon.ac.id* , di akses tanggal 19 Mei 2020

Terjemahan : Ma'qil bin Yasar dari Al-Hasan, sesungguhnya Ubaidillah bin Ziyad menjenguk Ma'qil bin Yasar ketika dia sakit sebelum dia meninggal. Maka Ma'qil berkata kepada Ubaidillah bin Ziyad: aku akan menyampaikan kepadamu sebuah hadits yang telah aku dengar dari Rasulullah. aku telah mendengar beliau bersabda: "Tiada seorang hamba yang diberi amanah rakyat oleh Allah lalu ia tidak memeliharanya dengan baik, melainkan hamba itu tidak akan mencium bau surga. [73]

Dari uraian hadist tersebut menjelaskan bahwa seorang pemimpin harus menjalankan kewajiban amanah yang telah diberikan rakyatnya dengan menerapkan dan melaksanakan kebijakan-kebijakan yang telah dibuat untuk menciptakan kemaslahatan dan kesejahteraan masyarakat yang dipimpinnya dengan tidak menipu ataupun melukai hati rakyat, dalam hadist ini disebutkan juga diharamkan oleh Allah Swt untuk menginjakan kaki di surga bagi para pemimpin yang lalai menjalankan amanah yang diberikan oleh rakyat yang dipimpinnya.

Penyelenggaraan prasarana keselamatan pada perlintasan sebidang tidak serta merta lepas dari pandangan prinsip fiqih siyasah khususnya siyasah tasri'iyah dalam pembangunannya. pengelolaan masalah-masalah umum bagi pemerintahan islam yang menjamin tercipatanya kemaslahatan dan terhindarnya kemudharatan dari masyarakat islam, dengan tidak bertentangan dengan ketentuan syariat islam dan prinsip-prinsipnya yang umum, meskipun tidak sejalan dengan pendapat para ulama mujtahid

[73] Khoirul Rosyid, "Kepemimpinan Menurut Hadist Nabi SAW", *Skripsi*, (Lampung: IAIN Raden Intan,2016), hal. 107

merupakan definisi dari siyasah syar'iyah. Penggabungan Penerapan prinsip pemerintahan yang baik (*good governance)* pemerintahan yang baik dan bertanggung jawab dan pemikiran konsep siyasah syariyah khususnya siyasah tasri'iyyah dalam penetapan aturan setiap penyelenggaraan negara merupakan pondasi dasar agar terciptanya penyelenggaraan negara yang berorientasi kepada pembangunan yang berkelanjutan demi kemaslahatan masyarakat Dalam Al-qur'an surat An-Nisa ayat 58 menjelaskan mengenai tanggung jawab seorang pemimpin yang baik sebagai berikut:

إِنَّ اللَّهَ يَأْمُرُكُمْ أَنْتُؤُدُّوا الْأَمَانَاتِ إِلَى أَهْلِهَا وَإِذَا حَكَمْتُمْ بَيْنَ النَّاسِ أَنْ تَحْكُمُوا

بِالْعَدْلِ إِنَّ اللَّهَ نِعِمَّا يَعِظُكُمْ بِهِ اِنَّ اللَّهَ كَانَ سَمِيْعًا بَصِيْرًا

yang artinya: "Sesungguhnya Allah menyuruh kamu menyampaikan amanat kepada yang berhak menerimanya, dan (menyuruh kamu) apabila menetapkan hukum di antara manusia supaya kamu menetapkan dengan adil. Sesungguhnya Allah memberi pengajaran yang sebaik-baiknya kepadamu. Sesunggunya Allah maha mendengar lagi maha melihat."[74]

Maksud dari potongan ayat surat An Nisa ayat 58 adalah posisi dan kekuasaan atas pemimpin dalam sebuah pemerintahan merupakan amanat yang diberikan oleh Allah kepada hamba-

[74] Al-Qur'an Surat An-Nisa Ayat 58

hambanya dan dalam pelaksanaanya seorang pemimpin tidak boleh menyalah gunakan amanah tersebut demi kepentingannya, amanah tersebut harus dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab dengan menerapkan kebijakan-kebijakan serta pelayanan terhadap masyarakat dengan mengedepankan prinsip demi kemaslahatan rakyat sehingga segala amanah yang telah diberikan oleh Allah SWT kepada hambanya dapat dipertanggung jawabkan baik di dunia maupun di akhirat.

Dalam pandangan hukum islam penerapan prinsip *good governance* merupakan gerakan *ijtihad*. Oleh karena itu, untuk mewujudkan pemerintahan yang baik, maka konsep *maslahah mursalah* merupakan acuan dalam sistem pemerintahan. Kosep *maslahah mursalah* sangat sesuai dengan kondisi dan tempat demi mewujudkan suatu kemaslahatan dalam pemerintahan, sehingga dapat tercipta pemerintahan yang baik, karena semua kebijakan-kebijakan yang diambil oleh pemerintah untuk kebaikan masyarakat dan pemimpinnya.

Persoalan *good governance* tidak lepas keterkaitannya dari *fiqih siyasah tasri'iyah*, karena penetapan hukumnya mengacu kepada kemaslahatan dan kepentingan manusia. Titik persamaan antara *fiqih siyasah* dengan *good governance* terletak pada sistem pengaturan, pengendalian, dan pelaksanaan dalam suatu negara

atau wilayah.[75] termsuk juga dalam penyelenggaraan keselamatan pada perlintasan sebidang yang membutuhkan kebijakan sistem pemerintahan yang baik (*good governance*) dalam peyelenggaraanya sehingga terciptanya penyelenggaraan pembangunan yang solid dan bertanggung jawab sehingga terciptanya kemaslahatan bersama.

Fiqih siyasah tasri'iyah dalam wacana fiqih siyasah merujuk kepada salah satu kewenangan pemerintah dalam menetapkan hukum dan kebijakan dalam mengatur masalah kenegaraan. Kewenangan yang telah diberikan Allah SWT kepada para pemimpin dengan memberikan kekuasaan berupa kekuasaan pemerintah untuk menetapkan hukum yang akan diberlakukan didalam masyarakat harus berlandaskan demi kemaslahatan umat sesuai dengan ajaran islam.[76]

Dalam konsep maslahah juga dibahas dalam kaidah qowaid fiqiyah, yaitu:

تَصَرُّفُ الْإِمَامِ عَلَى الرَّاعِيَّةِ مَنُوْطٌ بِالْمَصْلَحَة

[75] Sri Warjiyati, " Tinjauan Hukum Islam Terhadap Penerapan Good Governance Dalam Pelayanan Publik", *Jurnal Hukum Islam,* (Surabaya:Universitas Islam Negeri Sunan Ampel, 2018), hal.127

[76] La Samsu, "*Al-Sul Ah Al-Tasyri'iyyah, Al-Sul Ah Al-Tanfi iyyah, Al-Sul ah Al-Qadaiyyah"*.., hal 158

Artinya: "*kebijakan seorang pemimpin terhadap rakyatnya adalah berkaitan dengan kemaslahatan*". [77]

Kaidah ini adalah kaidah khusus dalam bidang siyasah. Maksud kaidah ini adalah tindakan pemerintah harus berorientasi pada kemaslahatan umat. Segala bentuk kebijakan yang akan diterapkan dan dalam penyelenggaraan pembangunan termasuk dalam pembangunan perlintasan sebidang merupakan sebuah tindakan yang harus berorientasi pada kemaslahatan umat. Penguatan nilai- nilai akuntabilitas, transparansi, supremasi hukum, dan partisipasi publik dalam pelaksanaan birokrasi publik menjadikan lembaga semakin kuat dan dapat menghasilkan manfaat yang maksimal. Dengan penguatan lembaga dan manfaat yang dihasilkan semakin kuat dirasakan oleh masyarakat, maka kebijakan pemerintah menjadikan konsep *good and clean governance* dapat diterapkan dalam lembaga-lembaga publik dan telah mendasarkan kebijakannya atas maslahatan umat.[78] Dengan adanya perpaduan konsep penyelenggaraan pemerintah yang baik dan konsep pemikiran fiqih siyasah diharapkan mampu mewujudkan harapan masyarakat yang mengharapkan keberadaan perlintasan sebidang sebagai sebuah akses fasilitas publik dalam bidan transportasi yang aman dan efektif sehingga masyarakat mampu meningkatkan taraf hidup dan terjaminnya keselamatan

[77] Ibid,. Hal 128

[78] Nur Rohim Yunus, "*Menciptakan Good and Clean Government Berbasis Syariah Islamiyah Dalam Tata Kelola Pemerintahan Republik Indonesia"*, Jurnal Nur El-Islam, Volume 3 Nomor 1 April 2016, dalam *http:www.Neliti.com*, diakses 20 Desember 2019, hal. 173.

atas dirinya dalam memanfaatkan perlintasan sebidang sebagai akses jalan.

E. Penelitian Terdahulu

Keaslian suatu penelitian dapat di ketahui dengan melakukan studi pustaka terhadap berbagai penelitian sejenis yang telah dilakukan. Sejauh penelusuran yang telah dilakukan baik melalui media internet maupun secara langsung perguruan tinggi negeri dan perguruan tinggi swasta, penelitian dengan mengetengahkan judul "Penyelenggaraan Prasarana pada Perpotongan Jalur Kereta oleh Pemda (stud di Kab. Tulungagung)." Belum pernah dijadikan objek kajian oleh peneliti sebelumnya. Penelitian terdahulu yang dapat ditemukan peneliti antara lain sebagai berikut:

1. Penelitian Oci Bagus Wicaksono, 2018 Universitas Narotama Surabaya, Skripsi dengan judul "Perlindunga Hukum Terhadap Pengguna Perlintasan Kereta Api". Kesimpulan penelitian yang diteliti oleh Oci Bagus Wicaksono adalah mengetahui bentuk perlindungan hukum bagi pengguna jalan khususnya di perlintasan yang dibuka oleh warga sekitar yang memerlukan jalan tembusan secara langsung pada akses jalan utama dimana jalan tembusan ini belum memiliki izin yang berlaku dari peraturan perundang-undangan dan untuk mengetahui bentuk perlindungan hukum bagi pengguna jalan di perlintasan legal dan illegal, regulsai mengenai jalan tembusan yang dibuka warga disekitar perlintasan kereta api, serta sanksi bagi pelanggar palang pintu kereta api. Persamaan dari penelitian yang diteliti oleh Oci Bagus Wicaksono dengan penelitian yang akan peneliti teliti adalah peneliti juga mengkaji

terkait perlindungan hukum terhadap pengguna jalan diperlintasan sebidang baik perlintasan yang sudah memiliki izin maupun yang belum memiliki izin. Perbedaan penelitian yang diteliti oleh Oci Bagus Wicaksono dengan penelitian yang akan peneliti teliti adalah dalam hal ini peneliti akan meneliti bagaimana peran pemerintah daerah dalam perlindungan hukum bagi pengguna jalan pada perlintasan sebidang melalui penyelenggaraan prasarana keselamatan pada perlintasan sebidang.

2. Penelitian Nadia Mayang Sari, 2019 Universitas Lampung, Skripsi dengan judul "Penegakan Hukum Pidana Terhadap Pelanggaran Penerobos Palang Pintu Kereta Api". Kesimpulan dari penelitian yang diteliti oleh Nadia Mayang Sari adalah meningkatnya pembangunan perlintasan sebidang sehingga mengakibatkan tingginya kecelakaan diperlintasan sebidang akibat penerobosan palang pintu perlintasan sebidang sehingga perlu adanya penegakkan hukum terhadap pelanggaran penerobosan pada palang pintu perlintasan. Persamaan penelitian yang diteliti oleh Nadia Mayang Sari dengan penelitian yang akan peneliti teliti ini adalah samanya objek kajian yang akan diteliti yaitu peningkatan keselamatan pada perlintasan sebidang oleh para pemangku kepentingan. Perbedaan penelitian Nadia Mayang Sari dengan penelitian yang akan peneliti kaji adalah penelitian peneliti lebih menekankan bagaimana peran pemerintah daerah berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

terhadap penyelenggaraan prasarana keselamatan pada perlintasan sebidang.