



---

## Upaya Polisi Khusus Dalam Penanggulangan Kejahatan Pada Perjalanan Kereta Api

Gilang Ramadhan<sup>1</sup>, Bambang Hartono<sup>2</sup>

Universitas Bandar Lampung, Indonesia<sup>1-2</sup>

Email Korespondensi: : [gilangrmdn23@gmail.com](mailto:gilangrmdn23@gmail.com), [bambang.hartono@ubl.ac.id](mailto:bambang.hartono@ubl.ac.id)

---

Article received: 01 Januari 2026, Review process: 12 Januari 2026

Article Accepted: 22 Maret 2026, Article published: 01 Mei 2026

---

### ABSTRACT

*To ensure the comfort of railway service users, efforts are required from the Railway Special Police (Polsuska) to maintain security, particularly during train journeys, so that they are free from various forms of crime such as theft, sexual harassment, vandalism, and hypnosis-related offenses. The problems addressed in this study are: (a) What efforts are undertaken by Polsuska of Regional Division IV Tanjungkarang in tackling crimes during train travel; and (b) What obstacles are faced in addressing such crimes. The research method used is a normative juridical approach supported by an empirical juridical approach. Data collection techniques include literature study, documentation, observation, and interviews. The data obtained were analyzed descriptively and qualitatively using legal interpretation methods. Based on the research results, the efforts of Polsuska Divore IV Tanjungkarang include escorting train journeys on three routes each day: (a) Tanjungkarang Station to Kertapati Station, Palembang; and (b) two routes from Tanjungkarang Station to Baturaja Station. To anticipate crimes, Polsuska conducts activities such as: (a) routine patrols at stations and on trains; (b) monitoring entry and exit points; (c) inspection of suspicious items; (d) educating passengers to remain vigilant; and (e) coordination with security guards and other security personnel. The inhibiting factors in the role of Polsuska in tackling crime during train travel within the working area of Regional Division IV Tanjungkarang include: (a) limited number of personnel; (b) communication signal difficulties during the journey; (c) uncooperative passengers; (d) limited movement space within train carriages; and (e) the distance from police stations when assistance is required. It is recommended that Polsuska officers, in carrying out their main duties and functions, apply the principles of public service excellence in order to create a sense of safety and comfort for railway service users.*

**Keywords:** Crime Prevention, Railway, Special Police.

### ABSTRAK

*Untuk terwujudnya kenyamanan para pengguna Jasa Perkotaapian maka perlu adanya upaya yang dilakukan oleh Polisi Khusus Kereta Api (Polsuska) agar keamanan khususnya pada perjalanan kereta api dapat terbebas dari semua modus kejahatan seperti pencurian, pelecehan seksual, perusakan barang, dan hipnotis. Permasalahan dalam penelitian ini (a) Bagaimanakah upaya Polsuska Divisi Regional IV Tanjungkarang dalam menanggulangi kejahatan pada perjalanan kereta api; (b) Apasajakan kendala dalam menanggulangi kejahatan pada perjalanan kereta api. Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan yuridis normatif dan didukung oleh pendekatan yuridis empiris. Teknik pengumpulan data meliputi studi pustaka, dokumentasi, observasi, dan wawancara. Data yang diperoleh*

---

*dianalisis secara deskriptif kualitatif dengan menggunakan metode analisis penafsiran hukum. Berdasarkan hasil penelitian bahwa upaya Polsuska Divre IV Tanjungkarang yaitu melakukan pengawalan perjalanan kereta api sebanyak 3 (tiga) rute perjalanan setiap harinya yaitu: (a) Stasiun Tanjungkarang menuju Stasiun Kertapati Palembang; (b) 2 (dua) rute perjalanan dari Stasiun Tanjungkarang menuju Stasiun Baturaja. Untukantisipasi terjadinya kejahatan maka Polsuska melakukan kegiatan berupa: (a) Patroli Rutin di stasiun dan di dalam perjalanan kereta; (b) Pengawasan Pintu Masuk/Keluar; (c) Pemeriksaan Barang Mencurigakan; (d) Edukasi kepada penumpang untuk waspada; (e) Koordinasi dengan Satpam dan petugas keamanan lainnya. Faktor Penghambat Peranan Polsuska Dalam Menanggulangi Kejahatan Pada Perjalanan Kereta Api di Lingkungan Kerja Divisi Regional IV Tanjungkarang yaitu antara lain: (a) keterbatasan jumlah personil; (b) kesulitan sinyal komunikasi saat perjalanan; (c) penumpang yang tidak kooperatif; (d) keterbatasan ruang Gerak di dalam gerbong; (e) Jarak dengan kantor polisi jika membutuhkan bantuan. Disarankan agar anggota Polsuska dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsi menerapkan prinsip-prinsip pelayanan publik berupa pelayanan prima sehingga terwujud rasa aman dan nyaman para pengguna layanan kereta api.*

**Kata Kunci:** Kereta Api, Penganggulan Kejahatan, Polisi Khusus.

## PENDAHULUAN

Perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi memiliki karakteristik dan keunggulan tersendiri, terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut, baik orang maupun barang secara massal. Untuk itu keamanan pada perjalanan kereta api harus terhindar dari semua modus kejahatan sehingga dapat terwujudnya peran kereta api sebagai penghubung wilayah, baik nasional maupun internasional, untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Salah satu moda transportasi umum yang selalu menjadi favorit bagi masyarakat Indonesia adalah kereta api karena dipandang lebih nyaman, aman dan lebih tepat waktu. Berdasarkan data BPS di tahun 2022, pengguna kereta api dari bulan ke bulan mengalami kenaikan seiring dengan mulai longgarnya persyaratan bagi pengguna kereta api dibandingkan di masa pandemi Covid 19 pada tahun lalu. Pada bulan September 2021 jumlah pengguna kereta api sebanyak 9.566.000 orang dan pada bulan September 2022 jumlah pengguna kereta api sebanyak 25.567.000 orang (data BPS, 2022), meningkat hampir 3 kali lipat. Hal ini terjadi karena pandemi Covid 19 sudah mulai mereda sehingga aktivitas masyarakat sudah kembali normal. (Fitrianingrum, 2022)

Tindak kejahatan tidak mengenal tempat, waktu, dan korbannya. Salah satu tempat terjadinya aksi kriminal adalah di transportasi publik seperti Kereta Api. Berikut kejadian-kejadian kriminal yang mengancam penumpang di kereta api dan harus diwaspadai termasuk di Wilayah Kerja Devisi Regional IV Tanjungkarang yaitu: (1) Pencurian dan pencopetan merupakan tindak kriminal yang kerap ditemui di kereta. Para pelaku bahkan mempunyai modus baru untuk mengambil barang penumpang kereta api. Misalnya pada tahun 2017, media sosial Twitter dihebohkan dengan modus pencurian di kereta api. Akun Twitter @hedwigus mengunggah video pada Kamis 26 Oktober 2017 lalu yang memperlihatkan dua pria

mencurigakan sedang merencanakan aksi kejahatan di dalam gerbong di saat mayoritas penumpang sedang tertidur lelap. Kedua pelaku menggunakan modus dengan menggelar selimut yang menjadi bagian dari modus operandinya. Kemudian pelaku satunya perlahan menyusup ke kursi di depannya dengan cara merangkak. Pergerakan itu tidak terlihat, sehingga pelaku dapat dengan mudah mengembat tas penumpang kereta tersebut (Putri, 2023) ; (2) Tindak kriminal pelecehan sering dialami oleh penumpang wanita, namun tidak menutup kemungkinan juga dapat dialami oleh penumpang pria juga.

Untuk menanggulangi kejahatan yang terjadi di lingkungan perkeretaapian seperti contoh di atas maka diperlukan adanya upaya Polisi Khusus Kereta Api (Polsuska) yang keberadaannya diatur berdasarkan: (1) Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pelaksanaan Koordinasi, Pengawasan, dan Pembinaan Teknis Terhadap Kepolisian Khusus, Penyidik Pegawai Negeri Sipil, dan Bentuk-Bentuk Pengamanan Swakarsa; (2) Peraturan Kapolri Nomor 6 Tahun 2006 tentang Pembinaan Polisi Khusus.

Berdasarkan ketentuan di atas dapat diketahui bahwa Kepolisian Khusus Kereta Api ("Polsuska") adalah instansi dan/atau badan pemerintah yang melaksanakan fungsi Kepolisian di bidang Kereta Api. Polsuska ini bertugas melaksanakan pengamanan, pencegahan, penangkalan, dan penindakan non-yustisiil sesuai dengan bidang teknisnya masing-masing yang diatur dalam peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar hukumnya di bidang perkeretaapian. Di lingkungan kerja Divisi Regional IV Tanjungkarang dasar hukum keberadaan Polsuska diatur dalam Peraturan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) No.: Per.U/KO.104/X/I/KA-2024 tentang Organisasi dan Tata Laksana Divisi Regional IV Tanjungkarang.

Penelitian ini bertujuan untuk meneliti masalah (a) Bagaimanakah upaya Polsuska Divisi Regional IV Tanjungkarang dalam menanggulangi kejahatan pada perjalanan kereta api; (b) Apasajakan kendala dalam menanggulangi kejahatan pada perjalanan kereta api.

## METODE

Metode penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian yuridis normatif yang didukung oleh pendekatan yuridis empiris. Penelitian ini dilaksanakan di lingkungan kerja Polsuska Divisi Regional IV Tanjungkarang sebagai lokasi penelitian, dengan fokus pada upaya dan kendala dalam menanggulangi kejahatan pada perjalanan kereta api. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui studi pustaka, dokumentasi, observasi, dan wawancara. Studi pustaka dilakukan dengan mengkaji peraturan perundang-undangan, buku, dan jurnal ilmiah yang relevan. Dokumentasi digunakan untuk memperoleh data tertulis yang berkaitan dengan kegiatan Polsuska. Observasi dilakukan secara langsung terhadap aktivitas pengamanan di stasiun maupun selama perjalanan kereta api. Wawancara dilakukan secara mendalam kepada informan guna memperoleh data empiris yang akurat. Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis deskriptif kualitatif dengan metode penafsiran hukum. Data yang telah dikumpulkan kemudian diolah, diklasifikasikan, dan dianalisis untuk memperoleh

---

gambaran yang sistematis mengenai upaya serta kendala yang dihadapi Polsuska dalam menanggulangi kejahatan pada perjalanan kereta api.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### *Upaya Polsuska Dalam Menanggulangi Kejahatan Pada Perjalanan Kereta Api di Lingkungan Kerja Divisi Regional IV Tanjungkarang*

Hasil penelitian menunjukkan bahwa transportasi umum saat ini menjadi solusi bagi kemacetan di kota-kota besar. Masyarakat juga sudah banyak yang menggunakan transportasi umum untuk beraktivitas. Salah satu moda transportasi umum yang selalu menjadi favorit bagi masyarakat Indonesia adalah kereta api karena dipandang lebih nyaman, aman dan lebih tepat waktu. Kereta api telah menjadi salah satu moda transportasi yang penting dalam mendukung mobilitas masyarakat. Selain membawa banyak orang bepergian kereta api juga dapat mengangkut barang dalam jumlah besar dalam sekali waktu. Oleh karena itu aspek sosial-ekonomi termasuk keamanan tidak boleh ditinggalkan dalam mencapai keberlanjutan di sektor perkeretaapian.

Berdasarkan penelitian di PT. Kereta Api Indonesia Divisi Regional IV Tanjungkarang, menurut Julian Adi Putra selaku Kepala Peleton Polsuska Divre IV Tanjungkarang bahwa kereta api mesti didesain dengan mempertimbangkan faktor keselamatan, keamanan, aksesibilitas, dan kenyamanan semua orang, termasuk perempuan, anak-anak, difabel, dan lansia. Oleh karena itu, Rencana Induk Perkeretaapian Nasional dan berbagai panduan lainnya mesti memuat komitmen dan strategi keberlanjutan yang jelas dan kuat untuk mendukung tercapainya tujuan itu. (Muamar, 2023)

Dalam rangka mengantisipasi kecenderungan meningkatnya gangguan Keamanan dan Ketertiban Masyarakat (Kamtibmas) sebagai residu dari proses pembangunan di Era Globalisasi, maka dirasakan perlu ditingkatkan upaya pemberdayaan pengemban fungsi Kepolisian terbatas di bidangnya yaitu disebut Kepolisian Khusus; (Perkap Polri No. 6 Tahun 2006) Berkaitan dengan hal tersebut maka Kepolisian Khusus Kereta Api ("Polsuska") adalah instansi dan/atau badan pemerintah yang melaksanakan fungsi Kepolisian di bidang Kereta Api.

Merujuk ke sejarahnya, Polsuska dibentuk pada lingkungan PJKA tahun 1971 dengan nama awal Polisi Kereta Api (PKA). Biasanya anggota Polsuska berasal dari anggota TNI/Polri yang ditugaskan (BKO) di PJKA. Namun, dalam perkembangannya stastus perusahaan dari PJKA menjadi PERUMKA yang kemudian menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero) dibawah kementerian BUMN. Hal ini berbuntut pada perubahan tugas Polsuska yang terbatas. Dulu tugas Polsuska bisa melakukan penyelidikan, namun setelah dibawah BUMN tugas Polsuska seperti saat ini yang hanya menjaga keamanan, penertiban penumpang di stasiun, penertiban asongan, penertiban ataper, larangan merokok pada penumpang hingga penertiban bangunan liar yang berada di area aset milik PT KAI. (Okta, 2024) Sebagai salah satu elemen pelayanan kepada pengguna jasa kereta api, Polsuska dituntut untuk memberikan yang terbaik kepada seluruh para pengguna jasa kereta api, terutama menjaga keamanan dan ketertiban baik selama perjalanan di atas KA maupun di stasiun.

---

Selanjutnya menurut Julian Adi Putra bahwa berkaitan dengan hal di atas maka berdasarkan ketentuan Pasal 191 Peraturan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) No. Per.U/KO.104/X/1/KA-2024 tentang Organisasi dan Tata Laksana Divisi Regional IV Tanjungkarang (Peraturan Direksi PT. KAI) bahwa: (1) Bagian Pengamanan berada di bawah Divisi Regional IV Tanjungkarang; (2) Bagian Pengamanan dipimpin oleh Manager Pengamanan dan bertanggung jawab kepada *Executive Vice President* Divisi Regional IV Tanjungkarang. Selanjutnya berdasarkan ketentuan Pasal 192 bahwa Manager Pengamanan mempunyai tugas memastikan dan menjamin proses terselenggaranya keselamatan, keamanan dan ketertiban, antara lain di: (a) stasiun; (b) atas kereta api; (c) kantor; (d) objek vital; dan (e) aset Perusahaan. Sedangkan Susunan Organisasi Bagian Pengamanan terdiri atas: (a) 2 (dua) Unit Pengamanan Wilayah; (b) Unit Program dan Evaluasi Pengamanan; dan (c) Peleton Polisi Khusus Kereta Api. (Julian Adi Putra selaku Kepala Peleton Polsuska Divre IV Tanjungkarang, wawancara, 7 September 2025)

Tugas Peleton Polisi Khusus Kereta Api berdasarkan ketentuan Pasal 200 ayat (2) Peraturan Direksi PT. KAI yaitu:

- a). Melakukan tugas pengamanan dan bertanggung jawab terhadap keamanan dan ketertiban di stasiun, atas kereta api, kantor, objek vital, dan aset Perusahaan di wilayahnya;
- b). Mengatur penugasan Kepala Regu dan Anggota Polisi Khusus Kereta Api dari peletonnya untuk dinas pengamanan di stasiun, atas kereta api, kantor, objek vital, dan aset Perusahaan;
- c). Melakukan penggalangan dan pembinaan kepada Masyarakat sekitar jalur kereta api di wilayahnya;
- d). Melakukan koordinasi dengan unit terkait, aparat kewilayahan unit pengamanan lainnya sekitar jalur kereta api di wilayahnya;
- e). Melaporkan tugas dan tanggung jawabnya kepada Manager Pengamanan, Deputy Pengamanan Operasi Kereta Api, dan Deputy Pengamanan Objek Vital dan Aset;
- f). Melaksanakan pembinaan personal pengamanan di wilayahnya; dan
- g). Memantau dan mengawasi pelaksanaan tugas personel pengamanan di wilayahnya.

Wilayah Kerja Polsuska Divre IV meliputi: (1) Stasiun-stasiun di wilayah Divre IV Tanjungkarang; (2) Dalam perjalanan kereta api yang melewati wilayah Divre IV Tanjungkarang; (3) Area fasilitas PT. KAI (dipo, depo, jalur KA, dan property lainnya).

Selama tahun 2024 jumlah kejadian berupa perbuatan kriminal di wilayah kerja Divisi Regional IV Tanjungkarang sebanyak 21 (dua puluh satu) kasus kriminal terdiri dari: (a) Pencurian Aset Prasarana sebanyak 7 (tujuh) kasus; (b) Usaha Mencelakakan Kereta Api sebanyak 2 (dua) kasus; (c) Pencurian Bahan Bakar Minyak (BBM) sebanyak 1 (satu) kasus; (d) Pelemparan Kereta Api sebanyak 10 (sepuluh) kasus; (e) Vandalisme (Pengrusakan) sebanyak 1 (satu) kasus.

Dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsi setiap harinya kegiatan Polsuska Divre IV Tanjungkarang melakukan pengamanan di Stasiun dan Pengawasan Perjalanan Kereta Api dengan jadwal yaitu: (a) Kereta Api Rajabasa (S8)

berangkat dari Stasiun Tanjungkarang Pukul 08.30 Wib menuju Stasiun Kertapati Palembang tiba Pukul 17.50 Wib; (b) Kereta Api Kuala Stabas 2 (dua) kali sehari yakni Pagi Pukul 06.30 Wib dari Stasiun Tanjungkarang tiba di Stasiun Baturaja Pukul 12.05 Wib dan Siang Pukul 13.30 Wib tiba di Stasiun Baturaja Pukul 19.04 Wib. Anggota Polsuska yang mengawal perjalanan kereta api dari Stasiun Tanjungkarang menuju Stasiun Kertapati Palembang akan melakukan pertukaran Shift dengan anggota Polsuska Kertapati Palembang di Stasiun Baturaja pada Pukul 13.29 Wib. Artinya tugas pengawalan terhadap perjalanan kereta api oleh anggota Polsuska Divre IV Tanjungkarang hanya sampai di Stasiun Baturaja.

Dalam kaitan ini menurut Julian Adi Putra bahwa Sistem Kerja anggota Polsuska pada Pengawalan Perjalanan Kereta Api (KA) yaitu Anggota Polsuska bekerja secara Shift dan sesuai jadwal yang ditetapkan oleh PT. KAI. Dalam pengawalan Polsuska menjaga keamanan dan ketertiban di dalam kereta selama perjalanan, mengawasi penumpang, serta merespon gangguan keamanan dengan cepat. Apabila terjadi kejahatan baik di Stasiun maupun dalam Perjalanan KA, maka tindakan yang dilakukan oleh anggota Polsuska meliputi: (a) menangani kejadian di Tempat Kejadian Perkara (TKP); (b) mengamankan pelaku jika tertangkap tangan; (c) mengumpulkan informasi/saksi; (d) berkoordinasi dengan pihak kepolisian untuk penanganan lebih lanjut. (Julian Adi Putra selaku Kepala Peleton Polsuska Divre IV Tanjungkarang, wawancara, 7 September 2025)

Selanjutnya menurut Julian Adi Putra bahwa jumlah personil Polsuska yang mengawal/mengikuti Perjalanan Kereta Api jumlah personilnya bervariasi tergantung jenis kereta dan rute perjalanan, namun umumnya antara 2 (dua) sampai 4 (empat) orang per perjalanan. Untuk kereta jarak jauh dan malam hari biasanya jumlahnya lebih banyak dibandingkan kereta lokal.

Sedangkan kegiatan yang dilakukan oleh anggota Polsuska ketika dalam Perjalanan Kereta Api menurut Rahman Hidayat yaitu: (1) Patroli dari ujung ke ujung gerbong; (2) Memantau perilaku penumpang; (3) Mencegah Tindakan kriminal seperti pencopetan; (4) Membantu penumpang yang mengalami gangguan atau membutuhkan bantuan; (5) Berkoordinasi dengan awak KA. (Rahman Hidayat selaku Kepala Regu Polsuska Divre IV Tanjungkarang, wawancara, 7 September 2025)

Berkaitan dengan Hubungan Kerja antara Polsuska dengan pihak Kepolisian jika terjadi peristiwa kejahatan baik di stasiun maupun dalam perjalanan kereta api, maka tindakan yang dilakukan oleh anggota Polsuska yang bertugas pada saat kejadian yaitu segera melaporkan kepada Kepolisian Sektor (Polsek) atau Kepolisian Resort (Polres) setempat dan menyerahkan pelaku dan barang bukti untuk proses hukum lebih lanjut sebagaimana tergambar tabel 1

**Tabel 1: Wilayah Kerja Polsuska dan Koordinasi Penegakan Hukum**

No.	Stasiun	Kepolisian
1.	1. RCD PT. Bukit Asam 2. Tarahan 3. Sukamenanti	Kepolisian Sektor (Polsek) Panjang

2.	Blok Pos Garuntang	Polsek Teluk Betung Selatan
3.	Tanjungkarang	Polsek Tanjungkarang Barat
4.	Labuhan Ratu	Polsek Kedaton
5.	1. Gedung Ratu 2. Rejosari 3. Branti	Polsek Natar
6.	Tegineneng	Polsek Tegineneng
7.	1. Rengas 2. Bekri	Polsek Gunung Sugih
8.	1. Haji Pemanggilan 2. Sulusuban	Polsek Pengabuan
9.	1. Blambangan Pagar 2. Kalibalangan 3. Candimas	Polsek Abung Selatan
10.	1. Kotabumi 2. Cempaka	Polsek Kotabumi Utara
11.	Ketapang	Polsek Sungkai Selatan
12.	1. Negara Ratu 2. Tulung Buyut	Polsek Sungkai Utara
13.	1. Negeri Agung 2. Blambangan Umpu 3. Giham	Polsek Blambangan Umpu
14.	1. Tanjung Rajo 2. Way Tuba 3. Way Pisang	Polsek Waytuba
15.	1. Martapura 2. Sungai Tuha 3. Gilas	Polsek Martapura
16.	1. Spancar 2. Kemelak	Polsek Baturaja Timur
17.	1. Baturaja 2. Tiga Gajah	Kepolisian Resort (Polres) Ogan Komering Ulu
18.	1. Lubuk Batang 2. Belatung 3. Kepayang	Polsek Lubuk Batang
19.	1. Blimbing Air Kaka 2. Durian 3. Lubuk Rukam 4. Peninjauan 5. Talang Baru 6. Metur	Polsek Peninjauan

20.	1. Kota Baru 2. Pagar Gunung 3. Air Asam	Polsek Rambai Lubai
21.	1. Sukamerindu 2. Tanjung Rambang	Polsek Rambang Kapak Tengah

Sumber: Data Diolah 2025

Berdasarkan data pada tabel 1 di atas dapat diketahui bahwa wilayah kerja Polsuska Divre IV Tanjungkarang sebanyak 49 (empat puluh sembilan) stasiun yang berada dalam 21 (dua puluh satu) wilayah kerja Kepolisian Sektor (Polsek) baik yang berada di bawah koordinasi Kepolisian Daerah (Polda) Lampung maupun Polda Sumatera Selatan.

Dalam kaitan ini menurut Rahman Hidayat bahwa perbedaan cara penanganan jika terjadi kejahatan di Stasiun dan dalam Perjalanan Kereta Api yaitu di Stasiun penanganan lebih mudah karena akses ke personil keamanan dan pihak kepolisian lebih cepat; sedangkan dalam Perjalanan penanganan bersifat sementara (sementara menunggu stasiun terdekat) dan lebih mengandalkan personil yang ada di kereta. (Rahman Hidayat selaku Kepala Regu Polsuska Divre IV Tanjungkarang, wawancara, 7 September 2025)

Selanjutnya hubungan kerja antara anggota Polsuska dan Awak Kereta Api menurut Julian Adi Putra yaitu hubungannya bersifat koordinatif dan kolaboratif. Dalam hal ini Polsuska bertanggung jawab atas keamanan, sedangkan Awak KA (masinis, kondektur) bertanggung jawab atas operasional. Keduanya saling mendukung terutama jika terjadi insiden selama perjalan. Sedangkan hubungan kerja antara anggota Polsuska dan Satpam KA yaitu Polsuska dan Satpam Kereta Api bekerja sama menjaga keamanan di area Stasiun dan sekitar rel. Satpam lebih berperan dalam pengawasan di Area Tetap, sedangkan Polsuska menangani penegakan hukum di lingkungan kereta api. Koordinasi rutin dilakukan untuk mengatasi gangguan keamanan. (Julian Adi Putra selaku Kepala Peleton Polsuska Divre IV Tanjungkarang, wawancara, 7 September 2025) Berdasarkan uraian di atas dapat diketahui bahwa Upaya Polsuska Divre IV Tanjungkarang dalam menanggulangi kejahatan dalam perjalanan kereta api meliputi Upaya Preventif dan Upaya Represif.

Untukantisipasi terjadinya kejahatan di stasiun dan dalam perjalanan kereta api maka menurut Rahman Hidayat bahwa Upaya/kegiatan yang dilakukan Polsuska yaitu: (1) Patroli Rutin di stasiun dan di dalam perjalanan kereta; (2) Pengawasan Pintu Masuk/Keluar; (3) Pemeriksaan Barang Mencurigakan; (4) Edukasi kepada penumpang untuk waspada; (5) Koordinasi dengan Satpam dan petugas keamanan lainnya. (Rahman Hidayat selaku Kepala Regu Polsuska Divre IV Tanjungkarang, wawancara, 7 September 2025) Hal di atas sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) petugas POLSUSKA dalam memberikan pelayanan di Perjalanan Kereta Api.

Upaya yang dilakukan oleh Polsuska tersebut di atas menurut penulis sudah tepat, mengingat secara teoritis bahwa penanggulangan kejahatan yang dipandang

lebih efektif yaitu bersifat preventif yakni berbagai usaha dilakukan agar jangan terjadi kejahatan. Hal ini sesuai dengan pendapat Barda Nawawi Arief, bahwa:

“dalam rangka menanggulangi kejahatan berbagai sarana sebagai reaksi yang dapat diberikan kepada pelaku tindak pidana, berupa sarana pidana maupun non pidana, yang dapat diintegrasikan satu dengan yang lainnya. Kebijakan kriminal dapat ditempuh melalui sarana pidana (*penal*) maupun non pidana (*non-penal*)”. (Arief, 2002)

Usaha Penanggulangan Kejahatan (politik kriminal) menurut Muladi merupakan suatu kebijakan atau usaha yang rasional untuk menanggulangi kejahatan. Berbagai bentuk reaksi atau respons sosial dapat dilakukan untuk menanggulangi kejahatan antara lain dengan menggunakan hukum pidana. Dengan demikian penegakan hukum pidana merupakan bagian dari politik kriminal (Muladi, 1995) harus dilakukan secara simultan baik melalui hukum pidana (*penal*) maupun bidang hukum lainnya (*non-penal*). Dalam rangka penanggulangan kejahatan maka upaya *non-penal* yang utama perlu dilakukan adalah peningkatan kesejahteraan masyarakat dan pembaharuan bidang-bidang hukum yang berkaitan dengan pemberantasan kejahatan seperti hukum administrasi negara yang mengatur tentang kesejahteraan masyarakat, kesehatan masyarakat, dan lain sebagainya. Perlunya aspek *non-penal* dalam penanggulangan kejahatan, mengingat penegakan hukum pidana bukan merupakan satu-satunya tumpuan harapan untuk dapat menanggulangi kejahatan secara tuntas. Hal ini wajar karena pada hakikatnya kejahatan itu merupakan “masalah kemanusiaan” dan “masalah sosial” yang tidak dapat diatasi semata-mata dengan hukum pidana. Namun demikian keberhasilan penegakan hukum pidana sangat diharapkan karena pada bidang penegakan hukum pidana inilah dipertaruhkan makna dari “Negara berdasarkan atas hukum”. (Muladi, 1995)

Berdasarkan pada uraian di atas, maka menurut penulis tantangan utama dalam menangani kejahatan adalah kebijakan mengintegrasikan dan menyelaraskan kegiatan *non-penal* (di luar hukum pidana) dan *penal* (melalui hukum pidana). Tujuan dari pendekatan ini adalah untuk menekan atau mengurangi faktor-faktor yang berpotensi mendorong pertumbuhan kejahatan. Melalui pendekatan kebijakan yang terpadu, diharapkan bahwa “*Social Defence Planning*” dapat benar-benar berhasil dengan baik. Upaya penanggulangan kejahatan merupakan salah satu aspek dari kebijakan kriminal (*criminal policy*). Dalam hal ini yang dimaksud dengan kebijakan kriminal adalah, pengaturan secara rasional usaha pengendalian kejahatan oleh Masyarakat. (Arief, 2011)

### ***Faktor Penghambat Upaya Polsuska Dalam Menanggulangi Kejahatan Pada Perjalanan Kereta Api di Lingkungan Kerja Divisi Regional IV Tanjungkarang***

Berdasarkan penelitian di PT. Kereta Api Indonesia Divisi Regional IV Tanjungkarang, menurut Rahmat Hidayat selaku Kepala Regu Polsuska Divre IV Tanjungkarang bahwa berbagai macam kendala sering kali terjadi saat Polsuska melaksanakan tugas dan fungsinya di bidang keamanan baik di stasiun terlebih lagi jika dalam perjalanan kereta api. Hal ini seperti yang dijelaskan oleh Rahman Hidayat bahwa kendala yang dihadapi oleh anggota Polsuska jika terjadi kejahatan

dalam perjalanan kereta api yaitu antara lain: (1) keterbatasan jumlah personil; (2) kesulitan sinyal komunikasi saat perjalanan; (3) penumpang yang tidak kooperatif; (4) keterbatasan ruang Gerak di dalam gerbong; (5) Jarak dengan kantor polisi jika membutuhkan bantuan. (Rahman Hidayat selaku Kepala Regu Polsuska Divre IV Tanjungkarang, wawancara, 7 September 2025)

Jumlah personil Polsuska Divre IV Tanjungkarang yang bertugas di lapangan sebanyak 34 (tiga puluh empat) orang meliputi sebanyak 4 (empat) orang sebagai Kepala Peleton, sebanyak 8 (delapan) orang sebagai Kepala Regu, dan sebanyak 22 (dua puluh dua) orang sebagai anggota Polsuska yang melaksanakan tugas pada sebanyak 49 (empat puluh sembilan) stasiun dan melakukan pengawalan perjalanan kereta api sebanyak 3 (tiga) kali setiap harinya dengan jadwal perjalanan yaitu: (a) Kereta Api Rajabasa (S8) berangkat dari Stasiun Tanjungkarang Pukul 08.30 Wib menuju Stasiun Kertapati Palembang tiba Pukul 17.50 Wib; (b) Kereta Api Kuala Stabas 2 (dua) kali sehari yakni Pagi Pukul 06.30 Wib dari Stasiun Tanjungkarang tiba di Stasiun Baturaja Pukul 12.05 Wib dan Siang Pukul 13.30 Wib tiba di Stasiun Baturaja Pukul 19.04 Wib.

Kendala berikutnya yaitu adanya kesulitan Sinyal Komunikasi untuk berkoordinasi dengan kantor polisi saat kereta api sedang dalam perjalanan. Hal ini mengingat luasnya wilayah kerja Polsuska Divre IV Tanjungkarang sekitar 300 (tiga ratus) kilometer yang meliputi sebanyak 21 (dua puluh satu) wilayah kerja Kepolisian Sektor (Polsek) baik yang berada di bawah koordinasi Kepolisian Daerah (Polda) Lampung maupun Polda Sumatera Selatan. Kendala tersebut sesuai dengan penjelasan Rahman Hidayat bahwa ada perbedaan cara penanganan jika terjadi kejahatan di Stasiun dan dalam Perjalanan Kereta Api. Di Stasiun penanganannya lebih mudah karena akses ke personil keamanan dan pihak kepolisian lebih cepat, sedangkan dalam Perjalanan Kereta Api penanganannya bersifat sementara (sementara menunggu stasiun terdekat) dan lebih mengandalkan personil yang ada di kereta. (Rahman Hidayat selaku Kepala Regu Polsuska Divre IV Tanjungkarang, wawancara, 7 September 2025)

Adanya berbagai kendala yang dihadapi Polsuska Divre IV Tanjungkarang sebagaimana tersebut di atas dimungkinkan mengingat secara teoritis menurut Soerjono Soekanto, bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum adalah sebagai berikut :

- a). Faktor Hukumnya sendiri (Undang-Undang);
- b). Faktor Penegakan Hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum;
- c). Faktor Sarana atau Fasilitas yang mendukung penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk menerapkan hukum;
- d). Faktor Budaya Hukum Masyarakat, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia didalam pergaulan hidup. (Soekanto, 2011)

Untuk mengatasi berbagai kendala tersebut di atas khususnya berkaitan dengan penegakan hukum terhadap peristiwa pidana yang terjadi dalam perjalanan kereta api, menurut penulis bisa dilakukan dengan cara menjadikan status anggota Polsuska sebagai penyidik di bidang perkeretaapian sebagaimana dimaksud Pasal

---

186 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Apabila Polsuska berstatus sebagai penyidik maka jika terjadi kejahatan dalam perjalanan kereta api anggota polsuska dapat langsung memproses kejadian tersebut sehingga alat bukti khususnya keterangan para saksi dapat dibuatkan berita acara pemeriksaannya.

## SIMPULAN

Kesimpulan dari penelitian ini menunjukkan bahwa dalam rangka mengantisipasi kecenderungan meningkatnya gangguan Keamanan dan Ketertiban Masyarakat (Kamtibmas), maka dirasakan perlu ditingkatkan upaya pemberdayaan pengemban fungsi Kepolisian di bidang Kereta Api, dalam hal ini Kepolisian Khusus Kereta Api (Polsuska). Polsuska bertugas melaksanakan pengamanan, pencegahan, penangkalan, dan penindakan non-yustisiil sesuai dengan bidang teknisnya masing-masing yang diatur dalam peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar hukumnya di bidang perkeretaapian. Upaya Polsuska Divre IV Tanjungkarang dapat dikelompokkan menjadi 2 (dua) bagian yaitu: (1) Upaya Preventif; (2) Upaya Represif. Wujud dari pelaksanaan berbagai Upaya tersebut yaitu melakukan pengawalan perjalanan kereta api sebanyak 3 (tiga) rute perjalanan setiap harinya yaitu: (a) Stasiun Tanjungkarang menuju Stasiun Kertapati Palembang; (b) 2 (dua) rute perjalanan dari Stasiun Tanjungkarang menuju Stasiun Baturaja. Dalam menjalankan tugasnya Polsuska selalu berkoordinasi dengan sebanyak 21 (dua puluh satu) Kepolisian Sektor (Polsek) dalam wilayah kerja Divre IV Tanjungkarang. Untuk antisipasi terjadinya kejahatan di stasiun dan dalam perjalanan kereta api maka Upaya Polsuska melakukan kegiatan berupa: (a) Patroli Rutin di stasiun dan di dalam perjalanan kereta; (b) Pengawasan Pintu Masuk/Keluar; (c) Pemeriksaan Barang Mencurigakan; (d) Edukasi kepada penumpang untuk waspada; (e) Koordinasi dengan Satpam dan petugas keamanan lainnya. Faktor Penghambat Peranan Polsuska Dalam Menanggulangi Kejahatan Pada Perjalanan Kereta Api di Lingkungan Kerja Divisi Regional IV Tanjungkarang yaitu antara lain: (a) keterbatasan jumlah personil; (b) kesulitan sinyal komunikasi saat perjalanan; (c) penumpang yang tidak kooperatif; (d) keterbatasan ruang Gerak di dalam gerbong; (e) Jarak dengan kantor polisi jika membutuhkan bantuan.

## SARAN

- 1). Disarankan kepada anggota Polsuska dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsi di bidang keamanan menerapkan prinsip-prinsip pelayanan publik berupa pelayanan prima sehingga terwujud rasa aman dan nyaman para pengguna layanan kereta api.
- 2). Disarankan kepada institusi Polsuska untuk berusaha secara maksimal melakukan koordinasi secara internal dengan pihak manajemen PT. Kereta Api Indonesia dan secara eksternal dengan lembaga terkait di bidang keamanan untuk mengatasi berbagai kendala yang dihadapi.

**DAFTAR RUJUKAN**

- Alam, A.S., Pengantar Kriminologi. (Pustaka Refleksi, Makassar: 2010).
- Ali, Zainudin, Metode Penelitian Hukum, Jakarta: Sinar Grafika, 2011
- Arief, Barda Nawawi Kebijakan Legislatif Dalam Penanggulangan Kejahatan Dengan Pidana Penjara, Undip Semarang, 1996,
- Arief, Barda Nawawi, Barda, Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Penanggulangan Kejahatan, Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, 2002
- Arief, Barda Nawawi, Sosiologi Suatu Pengantar, Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2007
- Arief, Barda Nawawi, Upaya Non Penal dalam Kebijakan Penanggulangan Kejahatan, makalah disampaikan pada seminar Kriminologi VI, Semarang, tanggal 16-18 September 1991
- Arief, Barda Nawawi, Kebijakan Pidana: Strategi Pemberantasan Kejahatan, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2011.
- Badudu, JS, Kamus Umum Bahasa Indonesia, Jakarta : Pustaka Sinar Harapan, 1994
- Halim, Ridwan A., Hukum Pidana dan Tanya Jawab, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2002.
- Hamzah, Andi, Bunga Rampai Hukum Pidana dan Acara Pidana, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2001.
- Lamintang, P.A.F., Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1996.
- Maroni, Pengantar Politik Hukum Pidana, (Bandar Lampung: Aura, 2016).
- , Bahan Kuliah Kriminologi Fakultas Hukum universitas Lampung, 2024.
- Muhammad, Abdulkadir, Hukum dan Penelitian Hukum, Bandung: Citra Aditya Bakti
- Muladi & Barda Nawawi Arief, Perkembangan Pemikiran tentang Kebijakan Pidana di Indonesia, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1996).
- Muladi, 1995. Kapita Selekta Sistem Peradilan Pidana, Badan Penerbit Undip. Semarang.
- Osborne, David, Peter Plastrik. 1999. Memangkas Birokrasi: Lima Strategi Menuju Pemerintahan Wirausaha. Terjemahan Abdul Rosyid & Ramelan. Pustaka Publik. Jakarta.
- Parwata, I Gusti Ngurah, 2017, Buku Ajar Kriminologi, Fakultas Hukum Universitas Udayana Denpasar Bali.
- Patton, Patricia, EQ. 1998. Pelayanan Sepenuh Hati. Terjemahan Hermes. Pustaka Delapatra.
- Pustaka, Balai, Kamus Umum Bahasa Indonesia, Jakarta : Pustaka Sinar Harapan, 1994
- Sedarmayanti & Syarifudin Hidayat, Metodologi Penelitian. Bandung: CV. Mandar Maju. 2002
- Setiabudhi, I Ketut Rai, dkk, Buku Ajar Kriminologi, (Malang: CV. Media Nusa Creative, 2023).
- Shaleha, Mar'ah, Tinjauan Kriminologis Fenomena Penggunaan Senjata Tajam oleh Anak di Kabupaten Bantaeng, Makassar: 2014.

- Sinambela, Lijan Poltak. 2007, Reformasi Pelayanan Publik:Teori, Kebijakan, dan Implementasi, Bumi Aksara. Jakarta.
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mamuji, Penelitian Hukum Normatif. Jakarta: Rajawali. 1985,
- Soekanto, Soerjono, Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum (Cetakan Ke-10), Jakarta: PT.Raja Grafindo, 2011
- , Metode Penelitian Hukum, Jakarta : Ghalia Indonesia, 1999
- , Sosiologi Suatu Pengantar, Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2007
- Surjadi. 2009. Pengembangan Kinerja Pelayanan Publik. Refika Aditama. Bandung.
- Susanti, Emilia & Eko Rahardjo, Hukum dan Kriminologi, Lampung: Anugrah Utama Raharja, 2018
- Tofail, I. (2013). Tinjauan Kriminologis Terhadap Kejahatan Yang Dilakukan Oleh Geng Motor Di Kabupaten Gowa (Studi Kasus Polres Gowa Tahun 2011 s/d 2012) (Doctoral dissertation, Uniniversitas Hasanuddin).
- Yeremias T. Keban, Etika Pelayanan Publik: Pergeseran Paradigma, Dilema dan Implikasinya bagi Pelayanan Publik di Indonesia, [www. bappenas.go.id](http://www.bappenas.go.id), diunduh tgl 10 maret 2011.
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 Juncto Undang-Undang Nomor 73 Tahun 1958 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP)
- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP).
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
- Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pelaksanaan Koordinasi, Pengawasan dan Pembinaan Teknis Terhadap Kepolisian Khusus, Penyidik PNS dan Bentuk-Bentuk Pengamanan Swakarsa.
- Peraturan Kepala Kepolisian RI mmmomor Pol.6 Tahun 2006 tentang Pembinaan Kepolisian Khusus.
- Peraturan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Pesero) Nomor: Per.U/KO.104/X/I/KA-2024 tentang Organisasi dan Tata Laksana Divisi Regional IV Tanjungkarang.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia, Online
- Kamus Besar Bahasa Indonesia, Online
- <https://www.google.com/search?q=pengertian+penanggulangan&oq=pengertian+penanggulangan&gs>
- <https://www.kompasiana.com/elisazahraputri7322/648fd81408a8b5579363c7f2/tindak-kejahatan-yang-sering-terjadi-di-kereta>, diakses pada 23 Februari 2025
- <https://nasional.okezone.com/read/2022/07/03/337/2622743/3-tindak-kriminal-di-kereta-pelecehan-paling-sering>, diakses pada 23 Februari 2025
- <https://www.kompasiana.com/elisazahraputri7322/648fd81408a8b5579363c7f2/tindak-kejahatan-yang-sering-terjadi-di-kereta>, diakses pada 23 Februari 2025

<https://nasional.okezone.com/read/2022/07/03/337/2622743/3-tindak-kriminal-di-kereta-pelecehan-paling-sering>, diakses pada 23 Februari 2025

<https://www.google.com/search?q=definisi+pencurian+menurut+kuhp&oq=definisi+pencurian&gs>

<https://www.hukumonline.com> diakses pada 28 April 2025

Kamus Besar Bahasa Indonesia, Online