



# Komunikasi Risiko pada Program Sosialisasi Perlintasan PT KAI Daop 2 Bandung

Laisha Fadhilla

Universitas Padjadjaran

**Abstrak:** Tujuan penulisan penelitian untuk mengetahui peran *Public Relations*, kegiatan *Public Relations*, dan media komunikasi risiko pada program sosialisasi perlintasan KAI Daop 2 Bandung. Metode yang digunakan adalah deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data observasi, wawancara, dan studi literatur. Objek pengamatan dari laporan ini adalah komunikasi risiko melalui kegiatan sosialisasi perlintasan yang dilakukan oleh PR PT KAI Daop 2 Bandung. Hasil menunjukkan bahwa PR PT KAI dalam melaksanakan sosialisasi perlintasan mengimplementasikan 4 peran PR sebagai penasihat ahli, fasilitator pemecah masalah, fasilitator komunikasi, dan teknisi komunikasi. Menjalankan 4 kegiatan Public Relations seperti *media relations*, *community relations*, *government relations*, *internal communications*.

**Kata kunci:** Komunikasi Risiko, Peran *Public Relations*, Kegiatan *Public Relations*

DOI:

<https://doi.org/10.47134/converse.v2i3.5377>

\*Correspondence: Laisha Fadhilla

Email: [laisha21001@mail.unpad.ac.id](mailto:laisha21001@mail.unpad.ac.id)

Received: 22-11-2025

Accepted: 22-12-2025

Published: 22-01-2026



**Copyright:** © 2026 by the authors. Submitted for open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license

(<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

**Abstract:** The purpose of this report is to examine the role of *Public Relations*, the execution of PR activities, and the utilization of risk communication media in the level-crossing socialization programs implemented by KAI Daop 2 Bandung. This study employs a qualitative descriptive method, utilizing data collection techniques such as observation, interviews, and literature review. The focus of observation lies in the implementation of risk communication within the level-crossing socialization activities conducted by the PR division of PT KAI Daop 2 Bandung. The findings indicate that the PR department implements four pivotal *Public Relations* roles throughout the program: expert advisor, problem-solving facilitator, communication facilitator, and communication technician. Furthermore, the department executes four key PR activities consisting of *media relations*, *community relations*, *government relations*, and *internal communication*.

**Keywords:** Risk Communication, *Public Relations* Roles, *Public Relations* Activities

## Pendahuluan

Moda transportasi di Indonesia semakin hari mengalami perkembangan yang cukup signifikan seiring dengan kemajuan teknologi dan ilmu pengetahuan. Tidak jarang, masyarakat memanfaatkan transportasi khususnya transportasi umum sebagai sarana mobilitas untuk menjalani aktivitas mereka berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya. Perusahaan dan pihak terkait di bidang jasa transportasi berlomba-lomba untuk memberikan pelayanan terbaik kepada penggunanya terlebih pada aspek keamanan dan kenyamanan fasilitas transportasi. Dalam data Kementerian Perhubungan Republik Indonesia menunjukkan adanya kenaikan jumlah penumpang transportasi umum tahun 2024 sebesar 26,37% dari tahun 2023 pada periode yang sama. Kenaikan jumlah penumpang transportasi umum seperti bus, kereta, angkutan *online* dan massal lainnya menunjukkan

pergeseran positif moda transportasi yang membantu mengurangi kemacetan, polusi udara, dan penghematan energi (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2024).

Meskipun perusahaan bidang transportasi telah berupaya memberikan yang terbaik, pada faktanya tidak memungkiri bila potensi terhadap kecelakaan tetap dapat terjadi. Banyak faktor pendorong kecelakaan seperti kondisi kendaraan buruk, faktor lingkungan, dan faktor manusia salah satunya ketidakpatuhan pengguna jalan pada peraturan keselamatan yang mengakibatkan risiko kecelakaan. Menurut laporan *GoodStats* (2024), sepanjang tahun 2024 tercatat jumlah total kecelakaan di Indonesia mencapai 634.968 kasus dengan faktor penyebab utama yang terbesar adalah kelalaian dan kecerobohan manusia dengan presentase 61% yang meliputi ketidakmampuan dalam berkendara, serta perilaku ceroboh seperti melanggar aturan lalu lintas, menerobos lampu merah, dan melawan arus. Selain faktor manusia, kecelakaan juga dipengaruhi oleh faktor prasarana dan lingkungan sebesar 30%, seperti kondisi jalan yang rusak, minimnya penerangan, serta faktor alam berupa kabut dan banjir. Sementara itu, faktor kendaraan menyumbang 9% penyebab kecelakaan akibat kondisi teknis kendaraan yang tidak layak, seperti ban aus atau lampu yang tidak berfungsi (Chandra, 2024).

Dominasi faktor manusia tersebut menunjukkan bahwa tingginya angka kecelakaan lebih banyak dipicu oleh rendahnya kesadaran, pemahaman, dan kepatuhan masyarakat terhadap pesan serta aturan keselamatan, bukan semata-mata akibat kegagalan teknis sarana transportasi. Kondisi ini menegaskan bahwa urgensi permasalahan terletak pada bagaimana risiko keselamatan dikomunikasikan secara efektif kepada publik. Oleh karena itu, optimalisasi komunikasi risiko menjadi faktor pendorong bagi perusahaan transportasi dan pihak terkait untuk memperkuat strategi dan peran Public Relations sebagai upaya preventif dalam meminimalisir kecelakaan. Oleh karena itu, Komunikasi risiko menjadi salah satu instrumen penting untuk *Public Relations* sebab posisi *Public Relations* memiliki peranan besar untuk merumuskan cara dalam mengkomunikasikan segala kemungkinan potensi risiko perusahaan terutama kecelakaan kepada publiknya.

Salah satu perusahaan transportasi yang memiliki tanggung jawab untuk meminimalisir kecelakaan dalam jasa angkutan barang dan manusia melalui komunikasi risiko dalam peran dan kegiatan *Public Relations* adalah PT Kereta Api Indonesia (KAI). PT KAI merupakan moda transportasi kereta yang diandalkan oleh masyarakat Indonesia. Menurut laporan Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dalam Databoks 2021, moda transportasi kereta api banyak dipilih masyarakat sebab menjadi transportasi yang paling minim kecelakaan yang berdampak pada pengguna jasa layanan dibandingkan dengan moda transportasi lalu lintas angkutan jalan, pesawat, dan kapal (databoks, 2021). Meskipun minim kecelakaan menimpa penggunanya, bukan berarti kereta api tidak pernah mengalami kecelakaan. Kecelakaan kereta api minim berisiko pada pengguna jasa, namun kecelakaan banyak terjadi pada daerah perpotongan antara jalan raya dengan jalur kereta api atau yang biasa disebut dengan *level crossing* (perlintasan sebidang), sehingga banyak terjadi kecelakaan menimpa pengguna jalan sekitar perlintasan sebidang.

Maka dari itu PT KAI melakukan strategi tambahan dengan mengamanahkan tugas kepada humas di setiap tingkat daerah untuk melaksanakan berbagai strategi penanggulangan risiko (Anne, 2024). Salah satunya adalah Humas PT KAI Daerah

Operasional (Daop) 2 Bandung yang bertanggung jawab untuk meminimalisir risiko kecelakaan di wilayah Jawa Barat terutama Kota Bandung dengan memanfaatkan strategi komunikasi risiko melalui kegiatan sosialisasi perlintasan yang mengimplementasikan peran dan kegiatan PR serta media komunikasi risiko. Kegiatan sosialisasi perlintasan PT KAI Daop 2 bekerja sama dengan Dinas Perhubungan Kota Bandung, *railfans* Edan Sepur, Kepolisian, dan Media serta masyarakat setempat daerah perlintasan. Sebagaimana yang telah di atur dalam Peraturan Pemerintah No. 6 Tahun 2017 bahwa keselamatan pada perlintasan kereta api bukan hanya menjadi tanggung jawab institusi terkait tetapi semua pihak (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2017).

Kegiatan sosialisasi perlintasan oleh KAI Daop 2 Bandung telah dilaksanakan di beberapa titik perlintasan sebidang padat pengguna jalan seperti JPL daerah Laswi, Kiaracandong, Cikudapateuh, dan Andir. Sosialisasi rutin dilaksanakan setiap hari Jumat, menyesuaikan jadwal keramaian lalu lintas biasanya di sore hari. Humas KAI Daop 2 menargetkan publik utama dalam sosialisasi ini adalah pengguna jalan seperti pengendara mobil, motor, serta pejalan kaki. Program sosialisasi ini menjadi penting untuk dilakukan mengingat angka kecelakaan di perlintasan sebidang akibat kelalaian pengendara dari tahun ke tahun masih cukup tinggi. Sosialisasi ini tentunya menjadi bagian dari komunikasi risiko yang telah dijalankan oleh PT Kereta Api Indonesia (KAI) khususnya KAI Daop 2 Bandung untuk meminimalisir risiko buruk perjalanan kereta api.

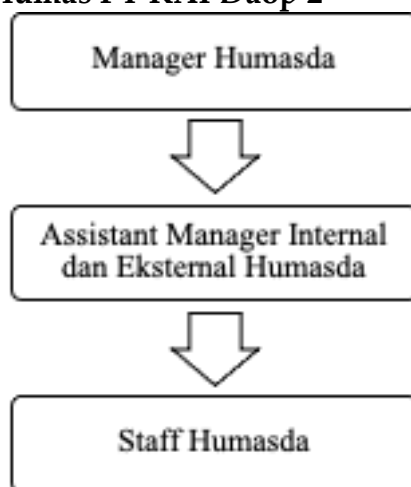
## Metodologi

Metode penelitian yang digunakan oleh penulis yaitu deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif menurut Arikunto (2013:3) merupakan jenis penelitian yang mengeksplorasi dan menjelaskan fenomena melalui penjelasan mengenai sejumlah variabel yang terkait dengan masalah yang diteliti (Arikunto Suharsimi, 2013). Penelitian kualitatif menurut Meoleong (2010) merupakan penelitian yang memiliki fokus untuk memahami kejadian atau fenomena objek penelitian (Moeleong, 1967). Adapun menurut Creswell (2015) mengatakan bahwa metode kualitatif merupakan sebuah metode yang dilakukan dengan tujuan untuk memahami dan mengeksplorasi makna dari sekelompok individu yang dianggap isu atau masalah sosial (Creswell, 2015).

Teknik pengumpulan data yang digunakan yakni observasi, wawancara dan studi pustaka. Menurut Sugiyono (2010) observasi adalah teknik pengumpulan data dengan ciri spesifik dibandingkan dengan teknik pengumpulan data lainnya, pengamatan bisa dilakukan pada orang dan juga objek-objek lainnya, dengan observasi peneliti mampu belajar untuk menelaah perilaku dan makna dari perilaku (Sugiyono, 2010). Menurut Moeleong (1967) menjabarkan bahwa wawancara merupakan kegiatan tanya jawab yang dilakukan oleh dua pihak, yakni pewawancara dan narasumber yang dilakukan untuk memperoleh data dan mencapai tujuan tertentu. Wawancara dilakukan dengan tujuan mengetahui lebih dalam permasalahan atau objek yang diteliti. Terakhir studi kepustakaan sangat mendukung penelitian untuk mendapatkan banyak informasi mengenai fokus penelitian. Studi kepustakaan memiliki kaitan yang erat dengan kajian teoritis dan referensi lainnya yang terkait fokus yang diteliti (Sugiyono, 2010).

## Hasil dan Pembahasan

### Struktur Organisasi Divisi Humas PT KAI Daop 2



**Gambar 1.** Struktur Organisasi Humas PT KAI Daop 2  
Sumber: PT KAI Daop 2 (Dimodifikasi Penulis, 2024)

Keterangan:

1. Manager Humas Daop 2
2. Assistant Internal dan Eksternal Humas Daop 2
3. Staff Humas Daop 2

Unit Humas Daop 2 dipimpin oleh seorang Manager yang dalam pelaksanaannya bertanggung jawab secara langsung kepada Executive Vice President (EVP) sebagai pimpinan tertinggi Daerah Operasi (Daop) 2 Bandung. Humas merupakan satuan organisasi di lingkungan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang berada di bawah Daop 2 Bandung dan mempunyai tugas pokok yakni melaksanakan tugas kehumasan, melakukan pengarahannya di lingkungan perusahaan (*internal*), dan menjaga komunikasi dengan berbagai *stakeholder* di luar perusahaan (*eksternal*).

### Peran Humas Melaksanakan Komunikasi Risiko Pada Program Sosialisasi Perlintasan PT KAI Daop 2 Bandung

Pembahasan mengenai peran *Public Relations* KAI Daop 2 Bandung dalam melaksanakan komunikasi risiko pada program sosialisasi perlintasan mengacu pada teori peran PR yang dijabarkan oleh Dozier dan Broom dalam Ruslan (2016) yakni: 1) Sebagai Penasihat Ahli (*Expert Prescriber*), 2) Fasilitator Komunikasi (*Communications Fasilitator*), 3) Fasilitator Pemecah Masalah (*Problem Solving Process Fasilitator*), 4) Teknisi Komunikasi (*Communication Technician*).

#### 1. Penasihat Ahli (*Expert Prescriber*)

Sebagai penasihat ahli, PR KAI Daerah Operasi 2 Bandung memiliki peran krusial untuk mengidentifikasi masalah, merancang serta melaksanakan program sosialisasi sebagai upaya komunikasi risiko perusahaan (Ruslan, 2016). PR KAI Daop 2 Bandung memanfaatkan data mengenai jenis dan jumlah tabrakan di perlintasan sebidang untuk mengidentifikasi area-area mana saja yang paling berisiko dan membutuhkan perhatian

lebih. Data yang diperoleh menjadi landasan PR KAI Daop 2 menyusun program sosialisasi yang efektif. Analisis data membantu PR KAI Daop 2 menentukan tempat, waktu, pembicara dan target *audiens* yang paling tepat.

Salah satu sosialisasi yang sudah dilaksanakan dengan pemanfaatan analisis data sebagai landasan penyusunan program ialah sosialisasi perlintasan sebidang PJJ (Penjaga Jalan Lintas) 169 Kiaracondong. Wilayah Kiaracondong dipilih sebagai tempat sosialisasi karena dinilai menjadi perlintasan paling padat dikarenakan lokasinya yang tidak jauh dari pasar, letaknya di bawah *flyover* Kiaracondong, padat pertokoan dan perumahan pada sisi-sisi perlintasan, serta berbatasan langsung dengan Stasiun Kiaracondong sehingga besar kemungkinan terjadi pelanggaran dan kecelakaan.

## 2. Fasilitator Komunikasi (*Communications Fasilitator*)

Sebagai fasilitator komunikasi, PR harus menjadi jembatan komunikasi antara perusahaan dengan pihak-pihak terkait baik *internal* dan *external* perusahaan. PT KAI Daop 2 berperan dalam mengelola berbagai bentuk komunikasi salah satunya yang berkaitan dengan perlintasan. Manager Humas KAI Daop 2 Bandung selaku perwakilan perusahaan harus bisa menjadi juru bicara resmi dalam memberikan informasi secara jelas, akurat, dan dapat dipercaya kepada media seperti informasi mengenai kecelakaan atau peristiwa pada perlintasan sebidang.

Selain itu, PT KAI Daop 2 juga bertindak sebagai pembina dalam pelaksanaan kegiatan sosialisasi yang memberikan arahan dan koordinasi kepada seluruh pihak yang terlibat agar proses sosialisasi berjalan efektif. PR PT KAI Daop 2 berperan sebagai pemateri, menyampaikan materi terkait keselamatan perlintasan kepada masyarakat, khususnya kepada pihak-pihak yang tinggal di sekitar jalur kereta api, seperti kecamatan dan kelurahan. Untuk menjaga komunikasi dengan *stakeholder* (media, komunitas, pemerintah), PR KAI Daop 2 Bandung memfasilitasi ruang percakapan dengan membentuk WhatsApp Grup dan bertemu secara langsung

## 3. Fasilitator Pemecah Masalah (*Problem Solving Process Fasilitator*)

PR PT KAI Daop 2 Bandung, tidak menangani risiko akibat insiden kecelakaan diperlintasan secara langsung karena sudah menjadi bagian dari tugas divisi keamanan PT KAI Daop 2 Bandung untuk menangani kecelakaan secara teknis mulai dari penanganan lapangan hingga proses investigasi. Divisi keamanan akan menyalurkan informasi melalui saluran komunikasi internal *Rail Dokument Sysyem* (RDS) ataupun saluran komunikasi WhatsApp kepada divisi *Public Relations* terkait kejadian kecelakaan untuk melakukan *press conference* kepada media, ketika kecelakaan bersifat luar biasa PR KAI Daop 2 Bandung akan menyarankan Executive Vice President (EVP) Daop 2 Bandung menjadi pembicara dihadapan media karena memiliki kredibilitas yang tinggi untuk menjawab segala pertanyaan. Jika kasus kecelakaan melibatkan ranah hukum seperti pengadilan, maka Divisi Hukum akan mengambil alih untuk memberikan penanganan yang sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Keberhasilan sebagai fasilitator pemecah masalah, ditunjukkan PR PT KAI Daop 2 Bandung dalam menjalankan perannya sesuai konsep yang dikemukakan Dozier dan Broom (1995), yaitu PR harus mampu menganalisis dan memberikan solusi terbaik mengenai masalah yang ada, serta mampu mendorong pimpinan menjadi penasihat bahkan membantu pengambilan keputusan dalam menghadapi masalah secara logis.

#### 4. Teknisi Komunikasi (*Communication Technician*).

*Public Relations* PT KAI Daop 2 Bandung sebagai teknisi komunikasi, bertindak sebagai jurnalis *internal* yang mengelola seluruh aspek komunikasi program sosialisasi perlintasan. Mulai dari tahap perencanaan, dengan merancang desain *banner*, *flyer*, dan poster yang menarik dan informatif, hingga tahap pelaksanaan, dengan melakukan liputan langsung di lapangan untuk mendapatkan dokumentasi visual berupa foto dan video yang berkualitas. Hasil liputan ini kemudian diolah menjadi materi komunikasi, seperti *press release* untuk publikasi media massa, serta pembuatan *miles* untuk dilaporkan pada saluran komunikasi *internal*. Dengan demikian, PR tidak hanya berperan sebagai pelaksana, tetapi menjadi penyedia secara teknis yang mendukung tujuan sosialisasi ini.

### Bentuk Kegiatan Humas Melaksanakan Komunikasi Risiko Pada Program Sosialisasi Perlintasan PT KAI Daop 2 Bandung

*Public Relations* PT KAI Daop 2 Bandung melaksanakan komunikasi risiko dalam program sosialisasi perlintasan dengan memanfaatkan berbagai bentuk kegiatan PR seperti, *media relations*, *community relations*, *government relations*, dan *internal communication*.

#### 1. *Media Relations*

*Public Relations* PT KAI Daop 2 Bandung dalam upaya menjaga hubungan baik dengan media, menjalankan berbagai kegiatan *media relations* yang dilakukan dengan tujuan untuk membangun hubungan baik dan komunikasi yang efektif. Beberapa kegiatan yang dilakukan seperti silaturahmi bersama media, yang rutin diadakan setiap bulan dengan suasana yang santai. Dalam kegiatan ini, PR KAI Daop 2 Bandung bersama media melakukan sesi *sharing session* dengan tujuan memberikan ruang bagi wartawan untuk menyampaikan aspirasi mereka sekaligus mempererat hubungan baik. Selain itu, PR KAI Daop 2 Bandung memanfaatkan saluran komunikasi digital, seperti grup WhatsApp bersama dengan Ikatan Wartawan Ekonomi dan Bisnis (IKEB).

#### 2. *Community Relations*

Komunitas memiliki peran yang penting bagi perusahaan, kehadirannya membantu perusahaan dalam memberikan kontribusi positif bagi lingkungan sekitar. Maka dari itu diperlukan hubungan yang baik dengan komunitas salah satunya melalui kegiatan – kegiatan perusahaan. PR PT KAI Daop 2 Bandung berusaha menjaga hubungan baik dengan komunitas pecinta kereta api dengan mengadakan pembinaan setiap tiga bulan sekali, dalam kegiatan ini PR memberikan materi edukasi kepada anggota *railfans* yang sudah lama berdiri maupun *railfans* generasi muda yang baru mengenal dunia kereta api. Melalui pembinaan ini, *railfans* bukan hanya menjadi penikmat kereta api tetapi dilibatkan juga untuk berkontribusi dalam kegiatan sosialisasi perlintasan untuk meningkatkan kesadaran keselamatan masyarakat pengguna jalan.

Selain itu, PR PT KAI Daop 2 Bandung juga mengadakan kegiatan *company visit* di Depo Lokomotif sebagai bentuk edukasi mendalam kepada *railfans*. Dalam kunjungannya, *railfans* diperkenalkan dengan sistem pengoperasian kereta api, salah satunya sistem pemberhentian kereta yang tidak bisa dilakukan secara mendadak, sehingga ini menjadi alasan penting masyarakat untuk tidak menerobos perlintasan dan mematuhi peraturan yang berlaku.

### 3. *Government Relations*

Menjaga hubungan baik dengan pemerintah adalah salah satu hal penting bagi PR PT KAI, terutama Daop 2 Bandung, mengingat PT KAI sebagai bagian dari BUMN yang memiliki keterkaitan langsung dengan kebijakan dan regulasi pemerintah. PR KAI Daop 2 menjalin hubungan baik dengan berbagai instansi pemerintah, seperti Dinas Perhubungan (Dishub), Polrestabes Bandung, Kementerian Perhubungan, Korps Lalu Lintas (Korlantas) dan pemerintah daerah, melalui berbagai kegiatan kolaboratif. Salah satu kegiatan yang dilakukan PR KAI Daop 2 Bandung adalah sosialisasi keselamatan di perlintasan jalan bersama Korlantas Polri dalam rangka HUT PT KAI ke-79 dan HUT Korlantas ke-69. Selain itu, PR KAI Daop 2 Bandung juga rutin melakukan audiensi dengan pemerintah untuk memperkuat kerja sama

### 4. *Internal Communications*

Kegiatan *internal communications* bertujuan untuk memastikan komunikasi berjalan baik di dalam perusahaan, sehingga semua karyawan memahami nilai, tujuan, dan program yang dilakukan. PR PT KAI Daop 2 Bandung memiliki tanggung jawab untuk menyampaikan informasi mengenai aktivitas yang telah dilakukan, melibatkan berbagai divisi untuk berkolaborasi. Komunikasi di dalam perusahaan menjadi bagian penting dari pelaksanaan sosialisasi keselamatan di perlintasan kereta api. PR KAI Daop 2 secara rutin mengadakan rapat dengan divisi terkait. PR KAI Daop 2 menggunakan saluran komunikasi internal seperti Zimbra yang digunakan untuk penyebaran *broadcast miles* berisi informasi mengenai sosialisasi perlintasan. Setelah kegiatan berlangsung, PR juga melakukan *media monitoring*, melalui analisis berita, PR dapat melihat bagaimana masyarakat menilai kegiatan tersebut dan mengambil langkah yang diperlukan untuk menjaga citra positif perusahaan.

## Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa Public Relations PT KAI Daop 2 Bandung memiliki peran yang strategis dalam pelaksanaan komunikasi risiko keselamatan perlintasan kereta api. Peran dan kegiatan PR tidak hanya terbatas pada penyampaian informasi keselamatan, tetapi juga berkontribusi dalam membangun komitmen, kesadaran, dan tanggung jawab bersama antara perusahaan, stakeholder, dan masyarakat terhadap pentingnya keselamatan di perlintasan kereta api.

PR PT KAI Daop 2 Bandung menjalankan empat peran utama secara terintegrasi. Sebagai penasihat ahli, PR memanfaatkan data statistik kecelakaan untuk mengidentifikasi permasalahan, memetakan area berisiko tinggi, serta merumuskan program sosialisasi yang tepat sasaran. Sebagai fasilitator komunikasi, PR berperan menjembatani komunikasi

antara perusahaan dengan media, komunitas, pemerintah, dan internal organisasi melalui berbagai saluran komunikasi formal maupun digital. Selanjutnya, sebagai fasilitator pemecah masalah, PR terlibat aktif dalam memberikan rekomendasi solusi berbasis data, seperti usulan penutupan perlintasan liar secara bertahap, serta menjaga kredibilitas perusahaan dengan melibatkan pimpinan dalam penyampaian informasi kepada publik. Sementara itu, sebagai teknisi komunikasi, PR bertanggung jawab mengelola aspek teknis komunikasi risiko, mulai dari perencanaan pesan, produksi media komunikasi, hingga peliputan dan dokumentasi kegiatan sosialisasi.

Pelaksanaan komunikasi risiko oleh Public Relations PT KAI Daop 2 Bandung juga dilakukan melalui berbagai bentuk kegiatan Public Relations, meliputi media relations, community relations, government relations, dan internal communication. Sinergi antar kegiatan tersebut memungkinkan pesan keselamatan disampaikan secara konsisten, luas, dan berkelanjutan, serta memperkuat koordinasi lintas stakeholder dalam upaya pencegahan kecelakaan di perlintasan kereta api. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa peran dan kegiatan Public Relations memiliki kontribusi yang signifikan dalam mendukung efektivitas program sosialisasi perlintasan dan pengelolaan risiko keselamatan di PT KAI Daop 2 Bandung.

Temuan ini menegaskan bahwa keberhasilan komunikasi risiko keselamatan transportasi sangat dipengaruhi oleh peran aktif dan strategis Public Relations. PR tidak hanya memperkuat citra dan kredibilitas organisasi, tetapi juga berkontribusi langsung terhadap peningkatan kesadaran dan kepatuhan masyarakat terhadap keselamatan perlintasan. Hasil penelitian ini dapat menjadi acuan praktis bagi lembaga transportasi publik dalam mengembangkan strategi komunikasi risiko yang kolaboratif, berbasis data, dan berkelanjutan.

Disarankan agar Public Relations PT KAI Daop 2 Bandung mengoptimalkan pemanfaatan data statistik tidak hanya untuk pemetaan risiko, tetapi juga untuk evaluasi efektivitas sosialisasi secara berkala. Penguatan komunikasi dua arah melalui forum rutin dengan stakeholder serta pengembangan materi komunikasi yang kreatif dan digital perlu ditingkatkan. Selain itu, pelibatan komunitas lokal non-railfans dan peningkatan kualitas sistem komunikasi internal dapat memperkuat jangkauan serta efektivitas program komunikasi risiko. Penelitian selanjutnya dapat mengkaji dampak komunikasi risiko terhadap perubahan perilaku masyarakat atau melakukan studi komparatif di wilayah operasional PT KAI lainnya.

## Daftar Pustaka

- Agustine, D., Irwanti, M., & Lestari, P. (2023). *Komunikasi Risiko Menghadapi Bencana Alam Tsunami Melalui Stakeholder Engagement*. Damera Press.
- Akbar, M. F., Yuli Evadianti, I., & Asniar, M. (2021). *Public Relations - Google Books*. Ikatan Guru Indonesia.
- Armayanti, N., & Pramana, D. (2021). *Public Relation*. Merdeka Kreasi Group.
- BNPB. (2015). *Rencana Induk Sistem Komunikasi Bencana 2015 - 2019*. BNPB.
- Chandra, E. (2024, November 6). *Jumlah Tragedi Kecelakaan di Indonesia Terus Meningkat*. GoodStats.

- Creswell, J. W. (2015). Penelitian Kualitatif & Desain Riset. In *Mycolological Research* (Vol. 94, Issue 4).
- databoks. (2021, January 12). *Kereta Api, Moda Transportasi dengan Korban Kecelakaan Terendah*. Databoks.Katadata. <https://databoks.katadata.co.id/transportasi-logistik/statistik/18dc35efca70395/kereta-api-moda-transportasi-dengan-korban-kecelakaan-terendah>
- databoks. (2024, July 3). *Kereta Api Indonesia Angkut 35 Juta Penumpang pada Mei 2024*. Databoks.Katadata. <https://goodstats.id/article/jumlah-tragedi-kecelakaan-di-indonesia-terus-meningkat-02jno>
- Devi, S., & Budi, indra. (2021). Strategi Komunikasi Risiko Kementerian Republik Indonesia Dalam Upaya Penanggulangan Covid – 19 Melalui Media Sosial. *Sosioedukasi*, 10.
- Ishaq, E. R. (2015). *Kuliah Public Relations*. STAIN Kediri Press.
- Julmi, C. (2020). *Research: Qualitative. Neuroscience and Biobehavioral Psychology*. . Germany.
- Kai.id. (2024). *Sejarah Perkeretaapian*. Kai.Id. [https://www.kai.id/corporate/about\\_kai/](https://www.kai.id/corporate/about_kai/)
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2007). *Undang - Undang RI Nomor 23 Tahun 2007*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. [https://djka.dephub.go.id/uploads/201908/uu\\_no\\_23\\_tahun\\_2007.pdf](https://djka.dephub.go.id/uploads/201908/uu_no_23_tahun_2007.pdf)
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2017, February 20). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor PP 6 Tahun 2017 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. <https://jdih.kemenhub.go.id/peraturan/detail?data=6S0oXzMid7JEZethv8gsgT8Qg40HKSeQw49bfflRujB48RjppWI1d1l4krpKttZaeh4KGzOPYJN3v8bRrBSTIM7H4DujXCwHeQY4Z7g9xGb6ZR19aEupo57ai8PgXqacZMUBGLvXNg9ZSnF7yG90mTFBZZ>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2022, March 14). *Penutupan Perlintasan KA Sebidang untuk Peningkatan Keselamatan*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. <https://portal.dephub.go.id/post/read/penutupan-perlintasan-ka-sebidang-untuk-peningkatan-keselamatan#:~:text=Adapun%20kecelakaan%20lalu%20lintas%20di,ini%20tidak%20dapat%20dipandang%20enteng>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2024, April 6). *Pergerakan Penumpang Angkutan Umum Mulai Terjadi Kenaikan*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. <https://www.dephub.go.id/post/read/pergerakan-penumpang-angkutan-umum-mulai-terjadi-kenaikan>
- Kompas.tv. (2024, October 5). *Sebabkan Ratusan Kecelakaan, KAI Tutup 130 Perlintasan Sebidang sejak Januari-September 2024*. Kompas.Tv. [https://www.kompas.tv/nasional/543625/sebabkan-ratusan-kecelakaan-kai-tutup-130-perlintasan-sebidang-sejak-januari-september-2024?page=all#google\\_vignette](https://www.kompas.tv/nasional/543625/sebabkan-ratusan-kecelakaan-kai-tutup-130-perlintasan-sebidang-sejak-januari-september-2024?page=all#google_vignette)
- Lundgren, R. E. , & M. A. H. (2018). *Risk Communication: A Handbook for Communicating Environmental, Safety, and Health Risks (6th ed.)*. Wiley-IEEE Press.
- Lynch, J. (2017). Public Relations in Health and Risk Communication. In *Oxford Research Encyclopedia of Communication*. <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780190228613.013.216>

- Moeleong, L. J. (1967). Metodologi Penelitian Kualitatif ,(Bandung: Remaja Rosda Karya, 2010),. *Angewandte Chemie International Edition*, 6(11), 951–952., Mi.
- National Research Council. (1989). *Improving Risk Communication*. National Academies Press.
- Nova, F. (2009). *Crisis Public Relations: Bagaimana PR Menangani Krisis Perusahaan* . Grasindo.
- Nurjaman, K., & Umam, K. (2012). Komunikasi dan Public Relations. In CV. *Pustaka Setia* (Vol. 5, Issue 2).
- Rachmadi, F. (1992). *Public Relations dalam Teori dan Praktek* . Gramedia Pustaka Utama.
- Renn, O. (2012). Risk governance: Coping with uncertainty in a complex world. In *Risk Governance: Coping with Uncertainty in a Complex World*. <https://doi.org/10.4324/9781849772440>
- Rosady, R. (2016). Manajemen Public Relations dan Media Komunikasi Konsepsi dan Aplikasi. In *Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada*.
- Rumanti, M. A. (2002). Dasar-dasar Public Relations Teori dan Praktik. In *PT Gramedia Widiasarana Indonesia*.
- Ruslan, R. (2012). Manajemen Public Relations Komunikasi. *Manajemen Public Relations & Media Komunikasi*.
- Sastrosubroto, I., & Natakoesoemah, S. (2024). *A Comprehensive Guide to Crafting Effective Public Relations Campaign: 8 Steps as Public Relations Planner*. Prenada Media Group.
- Satispi, E., & Patrianti, T. (2022). Pesan Kolaborasi dalam Komunikasi Risiko Pemerintah untuk Penanganan Covid-19. *Perspektif Komunikasi: Jurnal Ilmu Komunikasi Politik Dan Komunikasi Bisnis*, 6(1). <https://doi.org/10.24853/pk.6.1.51-61>
- Sugiyono, D. (2010). Metode penelitian kuantitatif kualitatif dan R&D. In *Penerbit Alfabeta*.
- Suharsimi, A. (2013). Prosedur penelitian suatu pendekatan praktik. In *Jakarta: Rineka Cipta*.
- Syarbaini, S. (2009). *Dasar-Dasar Sosiologi*. Graha Ilmu.
- Tansey, J., & O’Riordan, T. (1999). Cultural theory and risk: A review. In *Health, Risk and Society* (Vol. 1, Issue 1).
- Widjaja. (2008). *Pengantar Ilmu Komunikasi*. Rineka Cipta.