

## **KASUS KECELAKAAN LALU LINTAS DI GERBANG PERLINTASAN KERETA (STUDI KASUS VIKTIMISASI KOTA)**

**Farhan Arif Sumawiharja**

Departemen Kriminologi FISIP Universitas Indonesia

[farhan.arif11@ui.ac.id](mailto:farhan.arif11@ui.ac.id)

### **Abstrak**

*Kereta api menjadi salah satu mode transportasi yang paling diminati masyarakat, faktor efisiensi dan ekonomis menjadi alasan utama masyarakat banyak menggunakan moda transportasi ini untuk bepergian baik jarak dekat maupun jarak jauh. Namun persamasalahan muncul ketika sarana dan prasarana penunjang kereta api tidak tersedia dengan baik. Kekurangan fasilitas tersebut memposisikan masyarakat menjadi korban kecelakaan yang terjadi akibat dari kelalaian pihak terkait dalam menjamin keamanan. Tulisan ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar dampak dari viktimisasi tatanan kota kepada masyarakat pengguna jalan. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif deskriptif serta studi dokumen terkait permasalahan-permasalahan yang muncul akibat dari kecelakaan di gerbang perlintasan kereta. Letak tata kota yang tidak mendukung pada upaya keselamatan menunjukkan proses viktimisasi tata letak kota kepada masyarakat yang terdampak bahkan menjadi korban kecelakaan di gerbang perlintasan kota*

*Kata Kunci : Viktimisasi, Kereta Api, Kecelakaan*

### **Abstract**

*Train is one of the most popular public transportation, its efficiency and economic factor are the main reasons why many people use this mode of transport to travel both short and long distances. However, issues arise when the supporting facilities and infrastructure for the railway are not available properly. Due to the lack of these facilities, people become a victim of accidents that occur as a result of the negligence of related parties in ensuring safety. This paper aims to find out the impact of the victimization of urban structures on the road users. This research use descriptive qualitative method and literature review related to the accidents at the railway crossing gate. The insufficient location of city layout that does not support public safety shows the victimization process to the people. Furthermore, this condition causes accidents and casualties at the railway crossing gate.*

*Keywords: Victimization, Trains, Accidents*

### **PENDAHULUAN**

Kereta api menjadi salah satu moda transportasi yang diminati oleh Sebagian besar masyarakat Indonesia. Hal ini dibuktikan dengan jumlah penumpang Kereta Api pada saat mudik tahun 2022. Tercatat sebanyak 4,3 Juta orang menggunakan mode transportasi. Di Jakarta mode transportasi kereta api menjadi pilihan masyarakat yang membutuhkan mobilitas tinggi dan kecepatan yang tinggi. Terdapat dua layanan kereta api yang ada di Jakarta, Kereta Rel Listrik dan Mass Rapid Transportation.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Fuchs, Christian. "Henri Lefebvre's Theory of the Production of Space and the Critical Theory of Communication." *Communication Theory*, Volume 29, Issue 2, May (2019): 129-150.

Kereta api mengalami transformasi besar-besaran di era PT Kereta Api Indonesia dipimpin oleh Ignatius Jonan. Jonan merubah pola pandang masyarakat dan meningkatkan layanan kereta api di Indonesia. Saat ini kereta api memberikan layanan kereta jarak jauh dan kereta dalam kota di daerah aglomerasi Jabodetabek. Kereta Api di era saat ini memiliki fasilitas yang baik dan pelayanan yang prima. Sehingga menunjang perekonomian di Jakarta.<sup>2</sup>

Sementara itu, jauh sebelumnya Kehadiran moda transportasi kereta api di Jakarta, dilatarbelakangi oleh kebutuhan transportasi yang lebih cepat dan efektif untuk mendukung kelancaran produksi dan pengangkutan hasil perkebunan dari Buitenzorg ke Batavia (Jakarta-Bogor) selain itu juga untuk ke Eropa melalui Pelabuhan Sunda Kelapa, yang selanjutnya bertransformasi untuk mengangkut penumpang.<sup>3</sup> Pemerintah Hindia Belanda memilih kereta api, karena dinilai lebih cepat dan efektif dibandingkan angkutan jalan raya. Pemerintah Hindia Belanda mempercayakan pembangunan jalur kereta api Batavia-Buitenzorg, kepada perusahaan swasta *Nederlandsche-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM) yang dinilai telah berhasil membangun jalur kereta api Samarang-Tanggungharjo pada tahun 1864- 1867. Pembangunan jalur ini dilakukan pada 15 Oktober 1869 dengan disaksikan langsung oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. Pieter Mijer. Rencananya, pembangunan di semua bagian dilakukan secara serentak, namun pada tahun 1870 proyek ini sempat terhenti karena masalah keuangan. Maka, pembangunan jalur tersebut dibangun secara bertahap dan dibuka untuk umum juga secara bertahap.<sup>4</sup>

Pembangunan rel kereta di era penjajahan Belanda saat itu tidak memperhatikan aspek-aspek kependudukan dan tata ruang yang berlaku di Jakarta Saat itu. Dengan demikian pembangunan rumah pemukiman warga masih banyak dibangun dekat dengan rel kereta.<sup>5</sup> Hal ini berpotensi terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengendara bermotor. Dalam sudut pandang hukum pengendara dinyatakan bersalah apabila melanggar rambu palang pintu kereta api.<sup>6</sup> Namun struktur dan kondisi pembangunan di Jakarta masih belum mendukung masyarakat untuk dapat menghindari pintu-pintu kereta api.

---

<sup>2</sup> McEvoy, Kieran dan Kirsten McConnachie. "Victimology in transitional justice: Victimhood, innocence and hierarchy." *European Journal of Criminology* 9(5) (2012): 527–538.

<sup>3</sup> Malkhamah, Siti, dkk. "Analisa Kapasitas Jalur dan Kecelakaan Kereta Api ." *The 17th FSTPT International Symposium, Jember University*,. Jember , 22-24 August 2014.

<sup>4</sup> Khattak, Aemal. "Investigation of Train Warning Times dan Gate Violations." *Transportation Research Record* 2458 (2014): 104-109.

<sup>5</sup> Mustofa, Muhammad. "Viktimologi Posmodern." *Jurnal Kriminologi Indonesia Volume 13 Nomer 2* (2017): 57-62.

<sup>6</sup> Setyawan, Lukas B., Gunawan Dewantoro dan Mario Augustino Ivan. "Palang Pintu Kereta Api Otomatis Berbasis Data Global Positioning System (GPS)." *Techné Jurnal Ilmiah Elektroteknika Vol. 15 No. 2 Oktober* (2016): 101 - 110.

## METODE PENELITIAN

Metode penelitian pada tulisan ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif. Pendekatan ini digunakan dengan tujuan untuk mengeksplorasi secara detail dan komperhensif terkait fakta-fakta yang didapat melalui observasi lapangan, hasil pengamatan objek penelitian, dan studi dokumen. Serta melakukan analisis terkait kecelakaan lalu lintas dengan kendaraan bermotor di Perlintasan Jalan Sebidang, selain itu Analisa secara viktimologi dilakukan untuk mengetahui seberapa besar masyarakat menjadi korban atas tatanan kota yang tidak sesuai dengan standar pembangunan.<sup>7</sup>

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Sekilas Data Kereta Api dan Kecelakaan Kereta Api

Data dari Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Perkeretapian menjelaskan dari tahun 2014 sampai dengan 2018 pertumbuhan penumpang Kereta Api mengalami rasio pertumbuhan sebanyak 11,26 % dengan rincian data sebagai berikut;



**Gambar 1.** Jumlah Penumpang Kereta Api di Jawa dari tahun 2014-2018

Sumber Data: Direktorat Lalu Lintas dan Perkeretapian

Sementara itu kualitas pelayanan kereta api di Indonesia dapat dilihat dari table rasio pelayananan di bawah ini ;

<sup>7</sup> O'Connel, Michael. "Victimology: A Social Science In Waiting? ." *JntematioMI Review ofVictimology*. Vol. IS, (2008): 91-104.

**Table 1.** Kualitas Pelayanan PT Kereta Api Indonesia

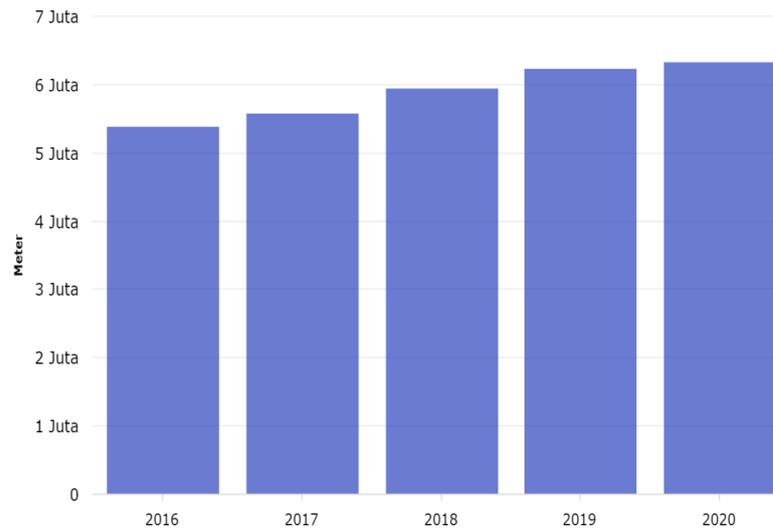
No.	Uraian Descriptions	Satuan Unit	2014	2015	2016	2017	2018
1	PNP BER TEPAT (%) <i>Accuracy Departing (Passenger)</i>	%	89	76	65	84	89
2	PNP BER LAMBAT (mnt) <i>Delay Departure (Passenger)</i>	Menit Minutes	4	7	12	3	2
3	PNP DTG TEPAT (%) <i>Timely Arrival (Passenger)</i>	%	29	41	41	66	76
4	PNP DTG LAMBAT (mnt) <i>Late Arrival (Passenger)</i>	Menit Minutes	35	16	22	7	5
5	BRG BER TEPAT (%) <i>Accuracy Departing (Freight)</i>	%	46	16	32	37	58
6	BRG BER LAMBAT (mnt) <i>Delay Departure (Freight)</i>	Menit Minutes	85	125	110	112	27
7	BRG DTG TEPAT (%) <i>Timely Arrival (Freight)</i>	%	34	12	27	27	35
8	BRG DTG LAMBAT (mnt) <i>Late Arrival (Passenger)</i>	Menit Minutes	140	304	286	251	136
9	WAKTU PEREDARAN GERBONG RATA-RATA <i>The average circulation time of wagon</i>	hari	2	2	2	2	2

Sumber Data: Sekretariat Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

Data di atas menunjukkan kualitas pelayanan Kereta Api dari segi waktu pelayanan. Pada tahun 2014 dan 2018 PT. KAI mendapatkan rasio kedatangan penumpang tepat waktu sebanyak 89%. Sementara pada tahun 2016 mendapatkan rasio sebanyak 64%. Penurunan ini disebabkan oleh beberapa perbaikan teknis yang dilakukan oleh PT.KAI. Selain itu PT. KAI juga melayani pengantaran barang sebagai sarana distirbusi kebutuhan-kebutuhan penting masyarakat di Indonesia.

Untuk menunjang pelayanan kereta api di Indonesia rel menjadi salah satu unsur penting yang harus diperhatikan oleh pihak PT Kereta Api. Kementerian Perhubungan (Kemenhub) mencatat, panjang rel kereta api di Indonesia terus mengalami peningkatan sejak 2016- 2020. Pada 2016, panjang rel kereta api di dalam negeri sebesar 5,38 juta meter. Panjang rel kereta api di Indonesia kemudian meningkat menjadi 5,57 juta meter pada 2017. Panjang rel kereta api kembali bertambah menjadi 5,94 juta meter pada 2018. Setahun setelahnya, rel kereta api di Indonesia bertambah menjadi sepanjang 6,22 juta meter. Panjang rel kereta api pun meningkat lagi menjadi 6,32 juta meter pada 2020. Rel kereta api jenis R 54 menjadi yang paling banyak digunakan di tanah air, yakni 4,6 juta meter. Sementara, jenis rel yang paling sedikit digunakan adalah R 25, yakni 110,2 meter. Jenis R 54 adalah rel yang setiap satu meter potongannya memiliki berat sebesar 54,43 kilogram (kg). Sedangkan, R 25 adalah rel yang setiap satu meter potongannya punya berat 25 kg. Kemenhub juga mencatat, rehabilitasi jalur kereta api sepanjang 1.354,97 kilometer (km) pada 2020. Angka ini meningkat 81,6% dibanding tahun sebelumnya yang

sepanjang 745,97 km. Sementara pembangunan jalur kereta api baru sepanjang 1.129,83 kilometer pada 2020. Jumlah itu naik 10,16% dari tahun sebelumnya yang sepanjang 1.025,61 km. Penggantian bantalan kereta api sebanyak 1.012.984 batang pada 2020, naik 464,3% dari tahun sebelumnya yang sebanyak 179.501 batang. Bantalan kereta api memiliki beberapa jenis, antara lain bantalan kayu, beton, baja atau besi, dan slab beton. Mayoritas operasi transportasi rel di Indonesia terpusat di Pulau Jawa untuk angkutan penumpang dan barang. Menurut Badan Pusat Statistik (BPS), sebanyak 186,1 juta penumpang menggunakan kereta api di Indonesia pada tahun lalu.



**Gambar 2.** Jumlah Rel Kereta Api di Indonesia

Sumber Data : Kementerian Perhubungan Indonesia

Gambar berikut di bawah menjelaskan tentang jumlah rel kereta api di Indonesia sesuai dengan variasi rel yang dimiliki oleh PT. Kereta Api Indonesia.

**Tabel 2.** Jumlah Variasi Rel Kereta Api di Indonesia

No.	Uraian Descriptions	Satuan Unit	2015	2016	2017	2018	2019
1	R 60	m	16.100	16.100	16.100	57.150	60.880
2	R 54	m	3.081.857	3.217.977	3.412.537	3.757.247	4.035.077
3	R 50	m	208.341	208.341	208.341	208.341	208.341
4	R 42	m	1.491.273	1.491.273	1.491.273	1.491.273	1.493.282
5	R 33	m	375.270	333.970	327.970	312.970	310.961
6	R 25	m	113.157	113.157	113.157	113.157	113.157
<b>Jumlah/ Total</b>		<b>m</b>	<b>5.285.998</b>	<b>5.380.818</b>	<b>5.569.378</b>	<b>5.940.138</b>	<b>6.221.698</b>

Komitmen PT.KAI untuk meningkatkan pelayanan dapat dilihat dari meningkatnya jumlah rel yang dimiliki oleh PT.KAI. pada tahun 2020 PT.KAI memiliki rel lebih dari enam juta meter rel kereta api. Rel ini mencakup seluruh pulau Indonesia kecuali pulau-pulau yang belum mendapatkan layanan kereta api.

PT. KAI telah berusaha memberikan pelayanan yang terbaik untuk masyarakat dalam setiap momen-momen penting masyarakat Indonesia. Namun dibalik keinginan tersebut, PT.KAI masih menghadapi berbagai macam masalah. Diantara sekian masalah tersebut adalah masalah kecelakaan kereta yang masing sering terjadi Indonesia.<sup>8</sup>

Menurut Direktorat Jenderal Perkeretaapian (2011), peristiwa kecelakaan meliputi berbagai tipe kecelakaan kereta api berfluktuasi tiap tahunnya. (Malkhamah) mencatat bahwa permasalahan keselamatan perkeretaapian ini cukup kompleks dan perlu dilakukan penelitian lebih lanjut. Seperti halnya infrastruktur jalan, kapasitas yang terbatas dapat menimbulkan potensi berupa kecelakaan. Sebagai contoh, pada jalan dengan arus lalu lintas yang padat cenderung ada gap acceptance yang rendah (oleh pejalan kaki maupun oleh pengemudi kendaraan yang akan menyeberang jalan tersebut) (Malkhamah, *Pemodelan Kapasitas Bagian Jalinan Bundaran* 46)

**Tabel 3.** Jenis Kecelakaan Kereta Api

No	Jenis Kecelakaan	Tahun					
		2006	2007	2008	2009	2010	2011
1	Tabrakan KA dengan KA	5	3	3	5	3	1
2	Tabrakan KA dengan Kendaraan umum	24	20	21	21	26	22
3	Anjlokkan	68	110	99	41	25	23
4	Terguling	5	7	8	7	4	2
5	Banjir/ longsor	3	3	8	8	6	1
6	Lain-lain	11	16	8	8	4	6
Jumlah		116	159	147	90	68	55

Sumber Data: Kementerian Perhubungan Tahun 2012

Menyadur data dari (Wahyudi) dalam tajuk berita Online Tempo sebanyak 655 kecelakaan di perlintasan kereta terjadi selama dua tahun terakhir. Arti kata lain dalam kurun waktu tiga tahun setiap tahunnya terjadi sekitar 300 kali kecelakaan lalu lintas di perlintasan Kereta Api.

Pintu perlintasan kereta api merupakan salah satu artefak terpenting dalam mencegah terjadinya peristiwa kecelakaan kereta api.<sup>9</sup> Salah satu faktor terjadinya peristiwa kecelakaan kereta api di Bintaro pada 9 Desember 2013 ditengarai disebabkan permasalahan pintu perlintasan kereta api. Ada yang mengemukakan kecelakaan ini dapat terjadi karena mobil tangki pengangkut

<sup>8</sup> Malkhamah, Siti. "Pemodelan Kapasitas Bagian Jalinan Bundaran." *Media Teknik No.1 Th. XXVII Edisi Februari* (2005): 46-50.

<sup>9</sup> Resmadi, Idhar. "Kajian Moralitas Teknologi Pintu Perlintasan Kereta Api ." *Jurnal Sositoteknologi Volume 13, Nomor 2, Agustus* (2014): 84-90.

BBM milik Pertamina yang menerobos palang pintu perlintasan. Namun, terdapat juga pendapat bahwa hal tersebut bisa terjadi karena pintu perlintasan kereta api yang telat ditutup. Dari hal ini terlihat bahwa sistem pintu perlintasan kereta memiliki peran penting dalam perkeretaapian di Indonesia, terutama dalam menekan angka kecelakaan.

Merujuk pada Peraturan Kementerian Perhubungan, Pintu perlintasan kereta api merupakan salah satu dari rangkaian teknologi yang terdapat dalam sistem perkeretaapian. Perlintasan kereta api adalah perpotongan antara jalan rel dengan jalan raya. Perlintasan kereta api dibagi ke dalam dua macam. Pertama, perlintasan sebidang yang diartikan sebagai elevasi jalan rel dan jalan raya ada pada satu bidang.<sup>10</sup> Perlintasan sebidang ada yang berpintu dan ada yang tanpa pintu. Perlintasan yang tanpa pintu diperlukan ruang bebas pandang. Kedua, perlintasan tidak sebidang yang diartikan sebagai elevasi jalan rel dan jalan raya tidak berada pada satu bidang. Jalan raya yang berada di bawah jalan rel disebut *under pass* dan jalan raya yang berada di atas jalan rel disebut *fly over*.

Posisi perlintasan kereta api di Indonesia terletak di posisi yang beragam ada diantaranya yang terletak di dekat pemukiman warga dengan akses jalan yang sempit, Sebagian besar berada di daerah *crowded* dekat dengan pasar atau pusat perbelanjaan tradisional, tidak jarang rel kereta dijadikan sebagai tempat transaksi jual dan beli. Posisinya yang berada di kawasan ruang publik menyebabkan rambu-rambu atau kode yang menjadi peringatan pintu perlintasan dan plang pertokoan. Pada satu sisi, terjadi perebutan ruang untuk mendapatkan perhatian dari orang-orang sebagai bagian dari aktivitas di ruang publik. Kondisi rambu yang kurang diperhatikan menjadi salah satu hal yang berpengaruh dalam pengiriman pesan kepada orang-orang bahwa kereta api akan melintas.

Menjelaskan dalam tulisannya, dalam teknologi pintu perlintasan kereta api terlihat beberapa jaringan aktor yang berperan dalam penggunaan teknologi ini. Para aktor tersebut memiliki peran masing-masing yang saling berkaitan. Berikut ini uraian prosedur teknis pintu perlintasan kereta api.

1. Stasiun kereta api mengirim sinyal berupa kode bebunyian melalui bel genta yang tandanya kereta api akan melintas. Genta ini dipergunakan sebagai alat komunikasi stasiun dengan penjaga pintu perlintasan sebagai pemberitahuan bahwa sesaat lagi kereta api akan melintas. Informasi disampaikan melalui rangkaian bunyi genta dan mempunyai arti masing-masing yaitu: a. sepur hulu 2 x rangkaian bunyi, b. sepur hilir 1 x rangkaian bunyi, c. pembatalan informasi sebelumnya 4 x rangkaian bunyi, d. bahaya 8 x rangkaian bunyi, e. percobaan 5 x rangkaian bunyi.

---

<sup>10</sup> Jumardi, dkk. "Perkembangan Transportasi Kereta Api di Jakarta ." *urnal Pemikiran Pendidikan dan Penelitian Kesejarahan Vol. 7, No.1, April (2020, )*: 40-48.

2. Setelah itu, penjaga pintu perlintasan akan membunyikan sinyal kepada masyarakat bahwa kereta api akan lewat berupa tanda sirene yang meraung-raung.
3. Kemudian, setelah 3-5 menit tanda sinyal kereta akan melintas dibunyikan. Petugas pintu perlintasan segera memijit tombol sehingga dengan segera pintu perlintasan kereta api akan menutup.
4. Terakhir, pintu perlintasan kereta api akan menutup pertanda bahwa pengemudi kendaraan bermotor tidak boleh melintas.

Di beberapa tempat di Indonesia khususnya di Jawa perlintasan kereta api ilegal, yang tidak sesuai dengan standart yang telah ditentukan. Kebanyakan dari jalur ilegal tersebut adalah jalur yang tidak didukung dengan teknologi dan sumber daya manusia yang memadai. Pada tahun 2019.<sup>11</sup> dalam tajuk berita daring Okezone mencatat terdapat 3.419 Perlintasan Sebidang Kereta ilegal. Dan factor ini menjadi factor tertinggi dalam penyumbang kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor dan kereta api.



**Gambar 3.** Perlintasan Sebidang Kereta Api Ilegal

**Sumber: Tempo: 2022**

Secara regulasi perlintasan sebidang ilegal ini telah dilarang oleh Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Dalam regulasi tersebut, Pasal 94 ayat (1) menyatakan bahwa, untuk keselamatan perjalanan kereta api dan pemakai jalan, perlintasan sebidang yang tidak mempunyai ilinzin harus ditutup. Adapun ayat (2) menegaskan penutupan

---

<sup>11</sup> Hartomo, Giri. *Okezone Media Online*. 6 September 2019. <<https://economy.okezone.com/read/2019/09/06/320/2101491/hati-hati-masih-ada-3-419-perlintasan-sebidang-kereta-ilegal>>.

perlintasan sebidang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah. Nyatanya, KAI mencatat terdapat 1.223 perlintasan sebidang yang resmi, 3.419 perlintasan sebidang liar, serta perlintasan tidak sebidang baik berupa flyover maupun underpass berjumlah 349.

Factor keselamatan menjadi alasan utama dari penertiban yang dilakukan oleh PT. Kereta Api Indonesia, namun kesulitan utama dalam permasalahan ini adalah rendahnya tingkat kesadaran masyarakat untuk mematuhi peraturan yang telah ditentukan. Akan tetapi, masyarakat juga tidak sepenuhnya salah atas perbuatan mereka. Masyarakat hanyalah korban dari tata ruang kota yang “sembrawut”, dan tidak tertata dengan prinsip-prinsip keamanan dan kenyamanan.

## B. Analisa Keselamatan Transportasi Kereta Api

Sebagai moda transportasi yang memiliki pelanggan sampai dengan enam juta orang setiap tahunnya, PT. Kereta Api Indonesia menjadikan keselamatan sebagai *core of the core* dari pelayanan. Karena ada enam juta penumpang yang menggantungkan keselamatannya pada perusahaan kereta api milik negara. Kecelakaan terjadi disebabkan oleh beberapa factor. Diantaranya factor *human error*, sarana dan prasarana yang tidak sepadan.

Factor *human error* menjadi factor terbesar dalam kecelakaan di perlintasan sebidang kereta api, tingkat kesadaran masyarakat dalam menjunjung tinggi nilai keselamatan masih sangat rendah. Kecelakaan di perlintasan kereta api bukanlah sesuatu yang asing di Indonesia. Kereta api adalah salah satu moda transportasi yang diandalkan masyarakat pulau Jawa dan Sumatera.<sup>12</sup> Dalam Peraturan pemerintah No. 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, dinyatakan bahwa kecelakaan yang terjadi di perlintasan bukan merupakan kecelakaan kereta api. Namun, mengingat terjadinya di lingkungan perkeretaapian, Direktorat Jenderal Perkeretaapian tetap berupaya untuk mencegah terjadinya kecelakaan di perlintasan. Berbagai upaya telah ditempuh baik melalui pembuatan perlintasan tidak sebidang (flyover dan underpass), maupun melengkapi pintu dan rambu-rambu di perlintasan, namun dalam kenyataannya kecelakaan di perlintasan masih saja terjadi. Hal ini menunjukkan masih rendahnya budaya keselamatan masyarakat, kurangnya disiplin dan kelalaian pengemudi dengan mengabaikan rambu-rambu peringatan yang ada.

Factor manusia dan sarpras mendorong pemerintah turun langsung dalam mencegah terjadinya kecelakaan antar pengendara bermotor dan kereta api terjadi berulang kali di Indonesia. Proses Panjang yang sulit dilakukan adalah membangun kesadaran masyarakat. Merubah mind set

---

<sup>12</sup> Natalia, Kristi dan Indarsjah Tirtawidjaja. "Kampanye Keselamatan di Perlintasan Kereta Api Untuk Mahasiswa Sebagai Pelopor Budaya Keselamatan Perkeretaapian ." *Jurnal Tingkat Sarjana bidang Senirupa dan Desain* (2019): 1-11.

kelompok masyarakat perlu menggunakan daya gedor dan tekanan dari pemerintah berupa peraturan yang jelas dan sanksi yang mengikat.

Masyarakat tidak bisa sepenuhnya disalahkan pada kasus ini, dalam sudut pandangnya, masyarakat merasa diri mereka sebagai korban, atau dalam memandang kasus kecelakaan yang terjadi, masyarakat menganggap bahwa orang yang meninggal akibat kecelakaan dengan kereta api adalah korban kecelakaan. Akan tetapi dalam Undang-undang perkeretaapian posisi mereka adalah pelaku penghambat perjalanan kereta api.

### C. Analisa Viktimologi Terhadap Masyarakat Penerobos Lintasan Sebidang Kereta Api

Viktimologi adalah salah satu cabang dari ilmu kriminologi, ilmu yang membahas tentang korban, sementara itu viktimisasi adalah suatu proses Panjang yang menempatkan orang pada situasi menjadi korban dari situasi, kejahatan atau penyimpangan, baik disadari atau tidak.

Kelompok-kelompok masyarakat yang secara tidak proporsional menurut populasi (cenderung lebih banyak) menjadi korban kejahatan adalah: 1) Perempuan; 2) Anak-anak; 3) Kelompok minoritas secara rasial; dan 4) Kelas pekerja.<sup>13</sup> Oleh karena itu kriminologi realis menuntut adanya penafsiran ulang terhadap sejarah dan pembentukan masyarakat baru. Pengendalian sosial harus diarahkan untuk melindungi dan memberdayakan kelompok-kelompok yang paling sering menjadi korban kejahatan tersebut.

Sementara dalam kasus ini masyarakat menjadi korban akibat dari ekologi sosial, ekologi sosial adalah interaksi manusia dengan lingkungan sekitar, setiap manusia punya sifat berbeda-beda dan lingkungan yang berbeda-beda. Dalam kasus ini manusia memiliki kesadaran yang berbeda-beda, dan lingkungan perlintasan kereta api yang berbeda-beda juga.

Setelah ekologi sosial memiliki perbedaan, maka pelayanan public yang diberikan juga harus menyesuaikan dengan kondisi yang ada. Oleh karena itu, ekologi administrasi muncul sebagai respon adanya perbedaan sistem-sistem administrasi negara di berbagai tempat, bahkan komunitas masyarakat. Kajian-kajian yang dimotori oleh Comparative Administration Group menunjukkan bahwa konsep-konsep administrasi negara bukan bersifat universal.<sup>14</sup>

Rasa simpatik kepada korban akibat budaya yang dianggap benar membawa seseorang menjadi rentan sebagai korban. Jika menelaah pada aspek hukum pengendara yang meninggal dunia akibat kecelakaan di perlintasan kereta api adalah pelaku dari penghambat perjalanan kereta

---

<sup>13</sup> Rock, Paul. "Cesare Lombroso as a Signal Criminologists ." *Criminology and Criminal Justice*. 7, 2 (2007): 117-134.

<sup>14</sup> Engkus. "Administrasi Publik Dalam Perspektif Ekologi." *JISPO VOL. 7 No. 1 Edisi: Januari-Juni Tahun* (2017): 91-101.

api. Namun karena interkasi sosial yang kuat serta asosiasi masyarakat yang menyepakati perbuatan tersebut bukan suatu kesalahan.<sup>15</sup>

Viktimisasi terjadi di masyarakat yang tinggal di sekitar perlintasan sebidang, khususnya masyarakat yang setiap hari mengakses jalan tersebut. Tata letak kota yang tidak memungkinkan mereka menghindari jalur tersebut membawa mereka menjadi *potential victim*. Pemerintah daerah yang abai dan tidak mencarikan solusi menjadikan proses viktimisasi ini semakin menjadi-jadi. Solusi seharusnya diberikan oleh pemerintah dari mulai penutupan perlintasan sebidang illegal, pembangunan underpass dan flyover.

Akhir-akhir ini terjadi sebuah kecelakaan antara kendaraan roda empat dengan kereta api di perlintasan sebidang illegal di daerah Citayam, erjadi kecelakaan Kereta Rel Listrik (KRL) dengan sebuah mobil pribadi berplat nomor B1563 NYZ pada hari Rabu, 20 April 2022. Kecelakaan kereta tersebut terjadi di perlintasan kereta api palang pintu manual di Rawa Geni, Citayam, Kota Depok. Mobil melintas dari arah Depok ke Rawa Geni akhirnya terseret hingga sejauh 10 meter dari pintu perlintasan searah KRL dari arah Bogor menuju Jakarta. korban berhasil diselamatkan, dan mengalami kerugian materil berupa kendaraan roda empat. Pihak PT. Kereta Api Indonesia melayangkan tuntutan kepada pengendara atas Undang-Undang perkeretaapian. Perdebatan muncul di masyarakat, bagi mereka yang masih awam menganggap ini adalah musibah yang harus dipertanggungjawabkan oleh PT.KAI. Namun, secara hukum pengendara dinyatakan bersalah, karena akibat kelalaiannya pengendara tersebut mengakibatkan kerugian materil yang dialami oleh PT. KAI, selain itu masyarakat pengguna jasa kereta api juga mengalami keterlambatan sampai dua jam.

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan pada Analisa di atas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan kereta yang terjadi di perlintasan sebidang merupakan factor kelalaian manusia dan sarana-prasarana yang kurang memadai, selain itu berdirinya perlintasan sebidang kereta api illegal memberikan sumbangsih yang cukup besar kepada factor kecelakaan. Kesadaran masyarakat yang masih rendah, dan anggapan masyarakat bahwa kecelakaan yang terjadi di perlintasan sebidang adalah kewajiban PT.KAI bertanggung jawab masih keliru. Viktimisasi terjadi ketika pemerintah lepas tangan tidak mencoba untuk mencarikan solusi dari permasalahan ini.

---

<sup>15</sup> Meiliala, Adrianus. "Dukungan Budaya terhadap Korban Viktimisasi Anggota Masyarakat Pendukung Budaya ." *Jurnal Hukum dan Pembangunan Vol. 33 No. 4* (2003 ): 503-514.

## DAFTAR PUSTAKA

- American, Scientific. "Serious Railroad Accident." *Scientific American*, Vol. 2, No. 51 (1847): 403.
- Engkus. "Administrasi Publik Dalam Perspektif Ekologi." *JISPO VOL. 7 No. 1 Edisi: Januari-Juni Tahun* (2017): 91-101.
- Fuchs, Christian. "Henri Lefebvre's Theory of the Production of Space and the Critical Theory of Communication." *Communication Theory, Volume 29, Issue 2, May* (2019): 129-150.
- Geken, Francisco Rosarians Enga. *Tempo*. 22 April 2022. <<https://koran.tempo.co/read/metro/473331/penertiban-perlintasan-sebidang-ilegal-kereta-api>>.
- Hartomo, Giri. *Okezone Media Online*. 6 September 2019. <<https://economy.okezone.com/read/2019/09/06/320/2101491/hati-hati-masih-ada-3-419-perlintasan-sebidang-kereta-ilegal>>.
- Jumardi, dkk. "Perkembangan Transportasi Kereta Api di Jakarta ." *urnal Pemikiran Pendidikan dan Penelitian Kesejarahan Vol. 7, No.1, April* (2020, ): 40-48.
- Khattak, Aemal. "Investigation of Train Warning Times and Gate Violations." *Transportation Research Record 2458* (2014): 104-109.
- Malkhamah, Siti. "Pemodelan Kapasitas Bagian Jalinan Bundaran." *Media Teknik No.1 Th. XXVII Edisi Februari* (2005): 46-50.
- . "Road User Behaviour and Safety at Railway/ Road Level Crossing in Jogja Indonesia ." *International Seminar in Railway Safety Management. Vietnam*, 2007.
- Malkhamah, Siti, dkk. "Analisa Kapasitas Jalur dan Kecelakaan Kereta Api ." *The 17th FSTPT International Symposium, Jember University, Jember*, 22-24 August 2014.
- McEvoy, Kieran dan Kirsten McConnachie. "Victimology in transitional justice: Victimhood, innocence and hierarchy." *European Journal of Criminology 9(5)* (2012): 527–538.
- Meiliala, Adrianus. "Dukungan Budaya terhadap Korban Viktimisasi Anggota Masyarakat Pendukung Budaya ." *Jurnal Hukum dan Pembangunan Vol. 33 No. 4* (2003 ): 503-514.
- Mustofa, Muhammad. "Viktimologi Posmodern." *Jurnal Kriminologi Indonesia Volume 13 Nomer 2* (2017): 57-62.
- Natalia, Kristi dan Indarsjah Tirtawidjaja. "Kampanye Keselamatan di Perlintasan Kereta Api Untuk Mahasiswa Sebagai Pelopor Budaya Keselamatan Perkeretapian ." *Jurnal Tingkat Sarjana bidang Senirupa dan Desain* (2019): 1-11.
- O'Connel, Michael. "Victimology: A Social Science In Waiting? ." *IntematioMI Review ofVictimology. Vol. IS*, (2008): 91-104.
- Resmadi, Idhar. "Kajian Moralitas Teknologi Pintu Perlintasan Kereta Api ." *Jurnal Sosioteknologi Volume 13, Nomor 2, Agustus* (2014): 84-90.
- Rock, Paul. "Cesare Lombroso as a Signal Criminologists ." *Criminology and Criminal Justice. 7, 2* (2007): 117-134.
- Setyawan, Lukas B., Gunawan Dewantoro dan Mario Augustino Ivan. "Palang Pintu Kereta Api Otomatis Berbasis Data Global Positioning System (GPS)." *Techné Jurnal Ilmiah Elektroteknika Vol. 15 No. 2 Oktober* (2016): 101 - 110.
- Wahyudi, Eko. *Tempo*. 21 Juni 2022. <<https://bisnis.tempo.co/read/1244503/kai-catat-655-kecelakaan-di-perlintasan-kereta-2-tahun-terakhir>>.