

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi mempunyai peranan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan pemersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam rangka mewujudkan wilayah negara, serta memperkuat ketahanan nasional dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Perkeretaapian merupakan salah satu transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus, terutama kemampuannya untuk mengangkut, baik mengangkut penumpang maupun mengangkut barang secara masal. Kereta api juga hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang, tingkat pencemaran yang rendah serta lebih efisien dibanding dengan transportasi jalan raya lainnya. Dari keunggulan tersebut, maka kereta api digunakan untuk angkutan jarak jauh dan untuk daerah yang padat lalu lintas, seperti angkutan kota. Transportasi kereta api mampu menjadi tulang punggung transportasi darat, sekaligus diarahkan untuk dapat mengurangi beban angkutan jalan yang semakin padat¹.

¹ Penjelasan. *UU RI Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian*. Departemen Perhubungan. Jakarta. 2008, hlm. 1

Kereta api sebagai alat transportasi dengan biaya yang murah tentu saja terdapat resiko yang harus ditanggung. Diantara pertanggungjawaban yang sering dikenal dalam transportasi adalah tanggung jawab dalam arti *liability*, yaitu kewajiban menanggung atas kerugian yang diderita, misalnya PT. Kereta Api Indonesia (Persero) bertanggung jawab (*liable*) atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang dari tempat keberangkatan sampai tempat tujuan. Penumpang dan/atau pengirim barang dapat mengajukan gugatan kepada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) atas segala kerugian yang diderita atau bahasan lainnya *PT. Kereta Api Indonesia (Persero) obliges to pay the damages.*

Selain tanggung jawab dalam arti *liability*, sering terdengar pula terjadinya kecelakaan di perlintasan palang pintu kereta api dan yang selalu dipersalahkan dalam kecelakaan yang terkadang mengakibatkan hilangnya nyawa seseorang disebabkan oleh petugas penjaga palang pintu kereta api, padahal yang sering terjadi pengguna jalan di perlintasan sebidang tersebutlah yang banyak melanggar, baik itu dilakukan oleh pengendara sepeda motor maupun mobil atau pejalan kaki (perorangan) yang melintasi palang pintu kereta api. Namun umumnya komentar awal terhadap kecelakaan seperti itu hampir selalu dilekatkan bahwa kecelakaan tersebut diduga kuat terjadi akibat kelalaian petugas pintu perlintasan padahal tidaklah sedemikian, seharusnya adalah kelalaian pengguna jalan, rambu-rambu perlintasan atau keselamatan yang kurang diperhatikan serta beberapa

faktor lainnya seperti tidak berfungsinya pintu perlintasan dengan baik (tidak optimal).

Angkutan kereta api merupakan salah satu sub sistem dari transportasi darat yang ada di Indonesia, di mana jangkauan lintasan yang dilayaninya untuk angkutan kereta api relatif cukup jauh. Sistem operasi angkutan kereta api adalah berbentuk rel yang sangat panjang, menghubungkan daerah satu dengan daerah lainnya. Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api².

Operasi kereta api merupakan salah satu tempat yang cukup berbahaya bagi pengguna jalan, karena kecelakaan yang terjadi dapat dikategorikan tinggi, demikian juga resiko-resiko kecelakaan masinis (*key front line operator*). Kecelakaan perkeretaapian beresiko tinggi baik bagi penumpang, ataupun orang-orang disekitar daerah operasi perkeretaapian seperti stasiun, rel, dan pintu perlintasan. Oleh karena itu usaha-usaha untuk menurunkan resiko kecelakaan perlu terus dilakukan³.

Dalam melakukan perjalanan, kereta api tidak dapat berhenti sembarangan, tidak seperti kendaraan angkutan darat lainnya yang dapat berhenti di sembarang tempat. Mengingat kereta api merupakan kendaraan angkutan yang tidak berhenti di sembarang tempat dan mempunyai jadwal

² Penjelasan. UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Departemen Perhubungan. *Op Cit.* 2008, hlm. 1-4

³ Departemen Perhubungan. *Jurnal Transportasi Perhubungan*. Puskominfo. Jakarta. 2005, hlm.17

keberangkatan serta kedatangan pada stasiun-stasiun tertentu, maka untuk lalu lintas di persimpangan rel kereta api, kendaraan ini mendapatkan prioritas untuk terus melakukan perjalanan, sedangkan pemakai jalan lain menunggu sampai kereta api lewat⁴.

Pada jaringan rel kereta api yang begitu panjang terdapat perlintasan-perlintasan sebidang, yaitu pertemuan antara jalan dengan perlintasan kereta api. Perlintasan sebidang antara jalan dan jalur kereta api merupakan salah satu titik rawan kecelakaan, lebih-lebih untuk perlintasan yang tidak dijaga dan perlintasan liar. Penghapusan perlintasan liar dapat mengurangi resiko terjadi kecelakaan, namun hal ini akan berdampak menurunnya aksesibilitas wilayah sekitar.

Perlintasan kereta api dapat dikategorikan dalam perlintasan resmi dan tidak resmi atau perlintasan liar. Pada perlintasan-perlintasan kereta api sering terjadi kecelakaan lalu lintas yang tidak sedikit memakan korban. Masyarakat pada umumnya lebih memandang remeh permasalahan tersebut dan pemerintah belum memiliki sanksi yang tegas pada setiap pelanggarnya.

Kecelakaan jalan raya di pintu perlintasan kereta api tergolong cukup tinggi. Prilaku masyarakat yang kurang disiplin dan kerap mengakibatkan rambu atau marka penyebab terjadinya kecelakaan. Walaupun di pintu perlintasan ini sudah diberi penjagaan, namun pelanggaran terhadap batas masih dilakukan, bahkan penjaga perlintasan kereta api yang tugasnya

⁴ Warta Peneliti, *Keselamatan Kereta Api dan Sarana*. Badan Litbang Phb. Jakarta. 2007, hlm.25

mengamankan perjalanan kereta api harus turut serta menyelamatkan pengguna jalan raya yang tidak sabar menunggu kereta api melintas⁵.

Sebagian besar perlintasan antara jalur kereta api dengan jaringan jalan di Indonesia, khususnya di Pulau Jawa masih banyak yang menggunakan sistem perlintasan sebidang, bahkan terdapat di beberapa perlintasan yang belum dilengkapi dengan pintu perlintasan dan sangatlah membahayakan pengguna jalan. Koordinasi antar instansi yang terkait dengan bidang tersebut sangat dibutuhkan untuk membantu meningkatkan keselamatan. Jenis kecelakaan yang terjadi pada kereta api dapat di lihat pada *tabel A.1* terlampir⁶.

Meningkatnya kecelakaan di perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan sering disebabkan para pengguna jalan sebidang yang melanggar palang pintu perlintasan kereta api, bahkan tidak jarang palang pintu perlintasan kereta api yang sudah tertutup sering diterobos kendaraan bermotor lainnya akibatnya kecelakaan yang merenggut nyawa manusia (hilangnya nyawa seseorang) tidak dapat dihindari.

Dengan memperhatikan hal tersebut di atas, perlu diketahui apakah ketentuan perundang-undangan tentang perkeretaapian yang berlaku saat ini telah cukup memberi nilai keadilan bagi masyarakat. Hal ini berkaitan dengan permasalahan seputar pertanggung jawaban pengguna jalan dalam suatu kecelakaan lalu lintas di mana selain disebabkan oleh kelalaian, ada juga faktor lain yang lebih dari pada faktor kelalaiannya itu sendiri

⁵ MTL. 1-2-3 LANGKAH Vol.2. Jakarta. 2003, hlm.15

⁶ PT. Kereta Api (Persero). *Statistik Data Kereta Api*. Jakarta. 2009, hlm.16

dilakukan oleh pengemudi angkutan dan pengguna jalan sebidang tersebut. Pada *tabel A.2.* dapat dilihat data rekapitulasi korban kecelakaan kereta api kurun waktu 2004-2009 tabel terlampir.

Pertanggungjawaban pidana selalu dilekatkan pada penjaga palang pintu perlintasan kereta api pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, padahal kenyataan yang terjadi adalah atas kesalahan pengemudi atau pengguna jalan yang dengan sengaja menerobos palang pintu perlintasan. Berdasarkan hal tersebut, kiranya sistem keselamatan pada perlintasan sebidang perlu disempurnakan oleh pihak PT. Kereta Api sebagai pengelola jalur transportasi kereta api.

Keselamatan merupakan upaya untuk bebas atau mengurangi tingkat resiko dan kecelakaan. Sistem keselamatan transportasi mempunyai tujuan yang lebih spesifik, yaitu menciptakan kondisi penyelenggaraan transportasi yang selamat, aman dan nyaman. Keselamatan dapat dipandang dari berbagai sudut: pemerintah, masyarakat dalam sudut pandang operator (perusahaan) sehingga diketahui titik berat tanggung jawab dari masing-masing pihak dalam kontribusinya terhadap keselamatan transportasi. Pengelolaan keselamatan transportasi adalah upaya untuk menggerakkan berbagai institusi untuk mewujudkan transportasi yang selamat sebagai tujuan bersama.

Sistem pengelolaan keselamatan transportasi menggunakan unsur yang terbagi atas beberapa komponen diantaranya *Liveware* (L) dalam hal ini manusia, *Hardware* (H) berupa kendaraan atau sarana, *Software* (S)

berupa peraturan perundang-undangan terkait dengan keselamatan, dan *Environment* (E) meliputi infrastruktur, cuaca, kondisi wilayah dan hal lain yang berkaitan dengan situasi daerah di luar kendali manusia⁷.

Komponen-komponen tersebut dapat diuraikan sebagai berikut⁸.

1. Komponen *Liveware* merupakan manusia (masinis, petugas pengatur, dan penumpang);
2. Komponen *Hardware* terdiri dari kendaraan atau sarana (kereta api), fasilitas operasional meliputi kelengkapan, kondisi, sertifikasi, fasilitas keselamatan (penunjang);
3. Komponen *Software* peraturan perundang-undangan dan standardisasi. Komponen termasuk dari aturan-aturan yang dibuat dan diberlakukan dalam lingkungan perusahaan atau operator yang berkaitan dengan masalah keselamatan transportasi;
4. Komponen *Environment* terdiri dari lingkungan pendukung antara lain: jalan rel, infrastruktur, rambu-rambu, fasilitas pendukung, cuaca atau faktor alam lainnya.

Sesuai dengan ketentuan yang berlaku, sebagaimana terdapat dalam Undang-undangan No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian Pasal 124 dan Pasal 125 sebagaimana dijelaskan di bawah ini:

Pasal 124 UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian:

“Pada perpotongan sebidang (perlintasan) antara jalur kereta api dan jalan, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api”⁹

⁷ Departemen Perhubungan. *Sistranas*. Jakarta, 2006, hlm.12

⁸ Departemen Perhubungan. *Ibid*, hlm.15

Pasal 125 UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian:

“Dalam hal terjadi kecelakaan kereta api, pihak penyelenggara prasarana perkeretaapian dan penyelenggara sarana perkeretaapian harus melakukan hal-hal sebagai berikut¹⁰:

- a. Mengambil tindakan untuk kelancaran dan keselamatan lalu lintas;
- b. Menangani korban kecelakaan;
- c. Memindahkan penumpang, bagasi, dan barang antaran ke kereta api lain atau moda transportasi lain untuk meneruskan perjalanan sampai ke stasiun tujuan;
- d. Melaporkan kecelakaan kepada Menteri, pemerintah Provinsi, pemerintah Kabupaten/Kota;
- e. Mengumumkan kecelakaan kepada pengguna jasa dan masyarakat;
- f. Segera menormalkan kembali lalu lintas kereta api setelah dilakukan penyidikan awal oleh pihak berwenang; dan
- g. Mengurus klaim asuransi korban kecelakaan.”

Dengan demikian, keterkaitan yang ada dalam teori *shel* yang dijelaskan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku saat ini jelas memiliki kesamaan. Dikatakan bahwa siapapun yang dengan sengaja menerobos palang pintu perlintasan kereta api hingga merenggut nyawa manusia atau matinya seseorang dapat dikenakan sanksi tegas. Hal

⁹ UU RI No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Departemen Perhubungan. *Ibid.* Pasal 125, hlm.32

¹⁰ UU RI No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Departemen Perhubungan. *Ibid.* Pasal 125, hlm.32

ini disebabkan keselamatan transportasi merupakan kunci utama dalam meningkatkan kepercayaan dengan peraturan yang berlaku.

Berdasarkan hal di atas, penulis dengan ini tertarik untuk mengambil judul dalam melakukan penulisan ilmiah lebih lanjut sebagai kelengkapan untuk mendapat gelar sarjana hukum dengan menyelaraskan judul skripsi:

“PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PENGGUNA JALAN DI PERLINTASAN SEBIDANG ANTARA JALUR KERETA API DAN JALAN BERDASARKAN PASAL 124 DAN PASAL 125 UNDANG-UNDANG NO 23 TAHUN 2007 TENTANG PERKERETAAPIAN”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, dengan ini penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

- a. Apakah faktor yang mempengaruhi pengguna jalan di perlintasan sebidang yang melanggar rambu perlintasan kereta api?
- b. Bagaimana bentuk pertanggungjawaban hukum pengguna jalan di perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan berdasarkan ketentuan Pasal 124 dan Pasal 125 Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian?

C. Tujuan dan Maksud Penelitian

Tujuan dan manfaat dari penelitian skripsi ini adalah;

1. Tujuan dari penelitian ini adalah:
 - a. Untuk mengetahui faktor apa yang mempengaruhi pelanggaran terhadap rambu-rambu perlintasan.
 - b. Untuk mengetahui bentuk pertanggungjawaban hukum perlintasan antara jalur kereta api dan jalan menurut Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
2. Manfaat penelitian ini dapat dilihat dari dua segi manfaat, yaitu:
 - a. Manfaat teoritis penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan masukan bagi dunia akademisi dalam bidang hukum, khususnya pengembangan hukum pidana akan sanksi hukum.
 - b. Manfaat praktis penelitian ini adalah sebagai bahan masukan bagi instansi terkait serta sebagai usaha untuk menciptakan kepastian hukum dan ketertiban umum serta membantu pengembangan hukum nasional khususnya di bidang transportasi.

D. Kerangka Teoritis, Kerangka Konseptual dan Kerangka Pemikiran

1. Kerangka Teoritis

Tanggung jawab hukum yaitu tanggung jawab hukum dalam arti *accountability*, *responsibility* dan *liability*. Tanggung jawab dalam arti *accountability* adalah tanggung jawab hukum dalam Kereta Api Indonesia dengan keuangan, misalnya akuntan harus bertanggung

jawab atas hasil pembukuan, sedangkan *responsibility* adalah tanggung jawab dalam arti yang harus memikul beban seperti dikemukakan oleh Kasad Jenderal Endriartono Sutarto dalam kasus HAM. Yang bertanggung jawab (*responsible*) di kalangan ABRI adalah mereka yang memegang tongkat komando perintah kepada prajurit¹¹.

Tindak pidana dalam pengertiannya tidak termasuk dalam pertanggungjawaban pidana. Seseorang dapat di pidana atau tidak tergantung dari perbuatan orang tersebut mengandung kesalahan atau tidak. Seseorang yang melakukan kesalahan dapat dilihat dari norma masyarakat dan peraturan perundang-undangan yang dilanggar.

Menurut Andi Hamzah seseorang dapat di pidana dalam dua hal, yaitu:

- a. Adanya perbuatan yang bertentangan dengan hukum atau dengan kata lain adanya unsur melawan hukum.
- b. Pelakunya memiliki unsur kesengajaan dan/atau kealpaan, sehingga perbuatan melawan hukum tersebut dapat dipertanggungjawabkan¹².

Tiga macam konsep tanggung jawab hukum, masing-masing adalah.

- a. Tanggung jawab hukum (*legal liability*) atas dasar kesalahan (*based on fault liability*);

¹¹ Peter Salim, "Contemporary English-Indonesian Dictionary", hlm. 15

¹² Andi, Hamzah. *Azaz-azas Hukum Pidana*. Rineka Cipta. Jakarta. 1994, hlm. 86

- b. Tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability*); dan
- c. Tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*) yang sering disebut juga tanggung jawab mutlak (*absolute liability* atau *strict liability*).

Pertanggungjawaban sendiri memiliki arti bahwa "kewajiban memberikan jawaban yang merupakan perhitungan atas suatu hal yang terjadi dan kewajiban untuk memberikan pemulihan atas kerugian yang mungkin ditimbulkannya"¹³.

Selanjutnya menurut aturan dalam unit transportasi pemerintah yang disebut Departemen Perhubungan adalah Sistem Transportasi Nasional. Sasaran Sistranas adalah terciptanya penyelenggaraan transportasi yang efektif dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, rendah polusi dan efisien dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan transportasi nasional.

Perkeretaapian sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari Sistem Transportasi Nasional, diselenggarakan berdasarkan azas¹⁴:

- a. Azas manfaat;
- b. Azas keadilan;
- c. Azas keseimbangan

¹³ Citra Umbara. *Kamus Hukum*, Bandung, hlm. 384

¹⁴ Departemen Perhubungan. *Op Cit.* Jakarta, 2006, hlm. 10

- d. Azas kepentingan umum;
- e. Azas keterpaduan;
- f. Azas kemandirian;
- g. Azas transparansi;
- h. Azas akuntabilitas, dan
- i. Azas berkelanjutan.

Perlintasan sebidang adalah perpotongan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan¹⁵. Jalur adalah bagian jalan yang dipergunakan untuk lalu lintas kendaraan. Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas umum yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel. Persimpangan adalah pertemuan atau percabangan jalan, baik sebidang maupun yang tidak sebidang¹⁶.

Kecelakaan perkeretaapian beresiko tinggi baik bagi penumpang, ataupun orang-orang disekitar daerah operasi perkeretaapian seperti stasiun, rel, dan pintu perlintasan. Oleh karena itu usaha-usaha untuk menurunkan resiko kecelakaan perlu terus dilakukan¹⁷.

¹⁵ Internet. Wikipedia Bangsa Indonesia

¹⁶ *Penjelasan. UU RI No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.* Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Departemen Perhubungan. 1999, hlm.22

¹⁷ Departemen Perhubungan. *Jurnal Perhubungan.* Puskom Publik. Jakarta, 2005

2. Kerangka Konseptual

Adapun kerangka konseptual, sebagai berikut:

a. Kereta Api

Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri ataupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api. Selain itu kereta api merupakan kendaraan angkutan masal yang cukup efektif terutama di kota-kota besar. Kota Jakarta dilayani oleh kereta api perkotaan dan luar kota. Untuk dalam kota dilayani oleh PT. Kereta Api (Persero)¹⁸.

Perkeretaapian merupakan salah satu moda transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut penumpang dan barang secara massal, hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan yang tinggi dan tingkat pencemaran yang relatif rendah serta lebih efisien untuk angkutan dalam kota dan jarak jauh. Agar dalam penyelenggaraan angkutan kereta api khususnya kereta api listrik (KRL) di Jabodetabek dapat diperoleh jasa pelayanan transportasi dengan tingkat keselamatan,

¹⁸ PT. Kereta Api (Persero). *Op Cit*, hlm.5

keamanan, ketepatan, kelancaran dan kenyamanan yang tinggi, maka perlu didukung oleh ketersediaan sarana dan prasarana yang memadai. Dukungan keterpaduan dengan moda lain di stasiun dan sistem perkarisiran yang baik, sangat dibutuhkan oleh para pengguna jasa kereta api dalam melanjutkan melalui pindah/alih baik dengan menggunakan moda lain maupun antar kereta.

b. **Perlindungan**

Perlindungan sebidang adalah perpotongan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan¹⁹. Jalur adalah bagian jalan yang dipergunakan untuk lalu lintas kendaraan. Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas umum yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel. Jalur adalah bagian jalur yang memanjang, dengan atau tanpa marka jalan, yang memiliki lebar cukup untuk satu kendaraan bermotor sedang berjalan, selain sepeda motor. Persimpangan adalah pertemuan atau percabangan jalan, baik sebidang maupun yang tidak sebidang²⁰.

¹⁹ *Internet – Wikipedia Bahasa Indonesia*

²⁰ PT. Kereta Api (Persero). *Pedoman Teknis Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*. Jakarta, 2000, hlm.17

Adapun ketentuan lokasi dalam membangun perlintasan tidak sebidang dan sebidang sebagai berikut²¹.

1) Perlintasan Tidak Sebidang

- a. Selang waktu antara kereta api satu dengan kereta api berikutnya (*headway*) yang melintas pada lokasi tersebut rata-rata kurang dari 6 (enam) menit pada waktu sibuk (*peak*);
- b. Jarak perlintasan yang satu dengan yang lainnya pada satu jalur kereta api tidak kurang dari 800 meter;
- c. Tidak terletak pada lengkungan jalan kereta api atau tikungan jalan;
- d. Terdapat kondisi lingkungan yang memungkinkan pandangan bagi masinis kereta api dari as perlintasan dan bagi pengemudi kendaraan bermotor;
- e. Jalan yang melintasi adalah jalan kelas III.

2) Perlintasan Sebidang

- a. Permukaan jalan tidak boleh lebih tinggi atau lebih rendah dengan kepala rel, dengan toleransi 0,5 cm;

²¹ PT. Kereta Api (Persero). *Ibid*, 2005, hlm.20

- b. Terdapat permukaan datar sepanjang 60 cm diukur dari sisi terluar jalan rel;
- c. Maksimum gradien untuk dilewati kendaraan dihitung dari titik tertinggi di kepala rel adalah:
- Dua persen (2%) diukur dari sisi terluar permukaan datar sebagaimana dimaksud dalam butir untuk jarak 9,4 meter;
 - Sepuluh persen (10%) untuk 10 meter berikutnya dihitung dari titik terluar sebagaimana dimaksud dalam butir di atas), sebagai gradien peralihan.
- d. Lebar perlintasan untuk satu jalur maksimum 7 meter;
- e. Sudut perpotongan antara jalan rel dengan jalan sekurang-kurangnya 90 derajat dan panjang jalan yang lurus minimal harus 150 meter dari as jalan rel;
- f. Harus dilengkapi dengan rel lawan (*dwang rel*) atau konstruksi lain untuk menjamin tetap adanya alur untuk flens roda.

c. Pengguna Jalan

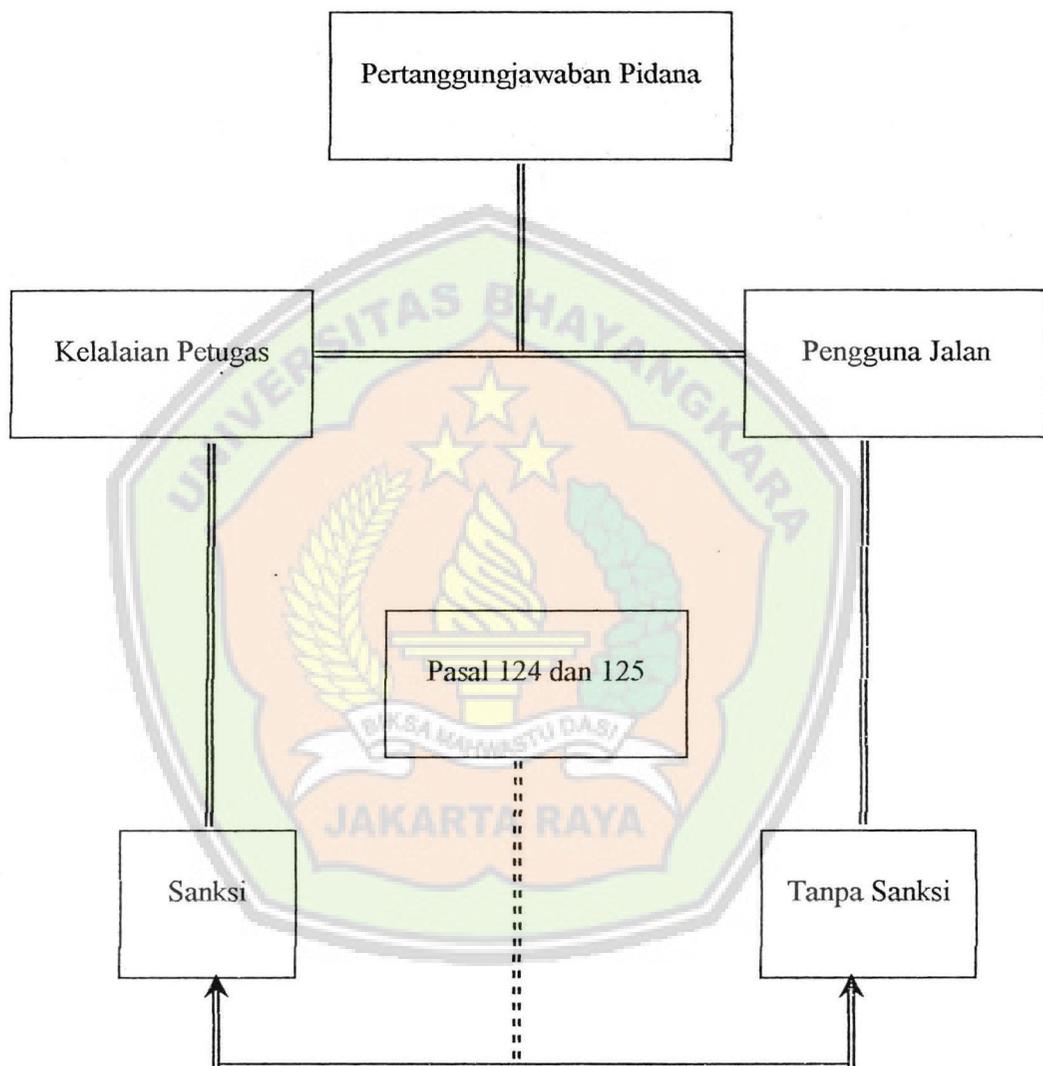
Dalam pengertiannya arti pengguna jalan terbagi menjadi dua kategori, yaitu²²:

- 1) Pengguna jasa lalu lintas dan angkutan jalan yang berarti "setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan, baik untuk angkutan orang ataupun barang".
- 2) Pengguna jasa perkeretaapian adalah "setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang ataupun barang".

Sebagaimana dijelaskan dari uraian di atas, setiap pengguna jalan dan/atau pengguna jasa memiliki pengertian yang berbeda dan masing-masing juga memiliki tanggung jawab tersendiri yang tidak dapat disamakan serta harus dipatuhi.

²² PT. Kereta Api (Persero). *Ibid*, 2005, hlm.39

3. Kerangka Pemikiran



E. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian hukum ini adalah dengan menggunakan metode yuridis normatif dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder yang terkait. Menurut Soerjono Soekanto penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau bahan sekunder belaka dapat dinamakan dengan penelitian hukum normatif atau penelitian hukum kepustakaan²³. Pendapat lainnya yang serupa dikemukakan oleh Ronny Hanitijo bahwa metode penelitian hukum normatif merupakan penelitian kepustakaan, yaitu penelitian terhadap bahan sekunder²⁴. Selain dari hal tersebut, studi kasus yang dapat dibahas dalam penelitian ini dengan memperhatikan permasalahan yang ada di perlintasan kereta api Bekasi dengan lintas jalan umum.

Pendapat lain dikemukakan Arief Bernard Sidharta bahwa ilmu normatif lebih condong terhadap hubungan antara dua hal atau lebih berdasarkan asas imputasi (menautkan tanggungjawab/kewajiban) dalam menetapkan apa yang seharusnya menjadi kewajiban subjek tertentu dalam situasi konkrit tertentu sehubungan dengan terjadinya perbuatan atau peristiwa atau keadaan tertentu sekalipun dalam kenyataan apa yang seharusnya terjadi itu tidak seharusnya dengan sendirinya terjadi²⁵.

²³ Soerjono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif. Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta, 1990, hlm.15

²⁴ Ronny Hanitijo Soemitro. *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*. Jakarta, 1990, hlm.15

²⁵ PT. Kereta Api (Persero). *Ibid*, 2005, hlm.39

1. Lokasi Penelitian

Penelitian dalam skripsi ini bersifat yuridis normatif dan empiris menggunakan penelitian di Stasiun Bekasi. Selain dari pada hal tersebut data yang dibutuhkan di lapangan adalah seberapa besarkah pengaruh peraturan-peraturan yang terkait dari bahan hukum primer/undang-undang²⁶.

2. Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam tulisan ini adalah dengan pendekatan penelitian data sekunder dalam bentuk bahan-bahan hukum seperti undang-undang, peraturan-peraturan, perjanjian dan sebagainya yang diperoleh dari undang-undang, buku-buku, jurnal ilmiah, kepustakaan, statistik dan internet.

3. Bahan Hukum

Metode penelitian ini menggunakan data sekunder yang bersifat.

- a. Bahan hukum primer, terdiri dari:
 - Undang-undang;
 - Peraturan pemerintah;
 - Keputusan menteri.
- b. Bahan hukum sekunder, bahan ini merupakan penjelasan dari data primer seperti:
 - Hasil penelitian;

²⁶ Perlintasan Cibitung, Kab.Bekasi. 2008

- Buku-buku;
 - Jurnal ilmiah.
- c. Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, terdiri dari:
- Kamus bahasa;
 - Kamus hukum.
4. **Teknik Pengumpulan Bahan Hukum**
- Teknik yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan studi kepustakaan dan bahan hukum lain yang perlu dikumpulkan seperti peraturan perundang-undangan, peraturan pemerintah, dan data pendukung lainnya yang mempunyai keterkaitan dengan permasalahan yang diteliti dalam karya ilmiah ini. Oleh sebab itu, penulis melakukan penelitian dengan memperhatikan hal-hal yang terkait.
5. **Teknik Pengolahan Bahan Hukum**
- Sebagaimana dikemukakan, penelitian hukum yuridis normatif yang dilakukan dalam penulisan ilmiah ini untuk memahami norma-norma hukum positif yang berlaku. Hukum merupakan produk buatan manusia atau bangsa sebagai bentuk ungkapan pikiran dan perasaan manusia dalam mencapai tujuan dan cita-cita. Oleh sebab itu, diperlukan penafsiran hukum yang baik dalam menanganinya.

Setelah memperoleh data-data sekunder yang mendukung penelitian ini, penulis melakukan analisis melalui penafsiran hukum seperti penafsiran hukum gramatikal dan sistematis. Pada hakikatnya penafsiran merupakan suatu usaha atau aktifitas dalam menetapkan atau menentukan makna atau mengungkapkan makna yang terkandung dalam norma-norma hukum²⁷.

6. Analisis Bahan Hukum

Analisis hukum merupakan suatu aktifitas akal budi yang bertujuan untuk mengurai norma-norma hukum agar norma tersebut yang terdapat dalam suatu kaidah hukum jelas²⁸. Dalam menganalisis norma-norma hukum diperlukan logika dan bahasa. Tujuan dalam menganalisis bahan hukum ini adalah untuk dapat mengungkapkan kandungan norma hukum sehingga dapat diketahui kaidah-kaidah hukum yang berisikan suruhan (*gebod*), larangan (*verbod*) atau kebolehan (*mogen*)²⁹.

Jika sudah mengungkapkan isi dan sifat dari suatu kaidah (norma) hukum sebagaimana telah dijelaskan di atas, tindakan lain yang harus dilakukan adalah melihat hubungan antara kandungan norma hukum lain. Hubungan norma-norma hukum tersebut meliputi kandungan norma hukum diantara pasal dari undang-undang. Setelah dianalisis kemudian disusun kembali secara sistematis yang artinya

²⁷ Hotma P. Sibuca. Diktat Metode Penelitian Hukum. Jakarta, 2008, hlm.29

²⁸ *Ibid*, hlm.33

²⁹ *Ibid*, hlm.34

menata norma hukum dalam suatu tatanan atau jaringan yang bersifat koheren dan sistematis³⁰.

F. Sistematika Penulisan

Dalam sistematika penulisan skripsi ini, penulis berpedoman pada buku panduan Penulisan Skripsi Bidang Hukum Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Jakarta Raya yang terdiri dari lima bab, sebagai berikut³¹:

BAB I PENDAHULUAN

- A. Latar Belakang Masalah
- B. Rumusan Masalah
- C. Tujuan dan Manfaat Penelitian
- D. Kerangka Teoritis, Kerangka Konseptual dan Kerangka Pemikiran
- E. Metode Penelitian
- F. Sistematika Penulisan

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

BAB III HASIL PENELITIAN

BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

³⁰ *Ibid*, hlm.34

³¹ FH-Ubhara Press. *Buku Pedoman Penulisan Skripsi Bidang Hukum*.2008, hlm. 8