

ANALISIS PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA KELALAIAN PENGGUNA JALAN DALAM KECELAKAAN DI PERLINTASAN KERETA API

Nikita Ananda Beatrix

Fakultas Hukum, Universitas Sebelas Maret

Email korespondensi: nikitaanandabeatrix@student.uns.ac.id

Abstrak : Perlintasan sebidang menjadi titik rawan kecelakaan terutama perlintasan sebidang yang belum dijaga. Bilamana terjadi kecelakaan di perlintasan kereta api, maka dari pihak PT. Kereta Api Indonesia dan penjaga palang kereta pada perpotongan perlintasan tersebut, padahal kecelakaan di perlintasan kerap terjadi karena kelalaian pengguna jalan. Pengguna jalan memiliki hak untuk memperoleh kenyamanan, keselamatan, dan keamanan sesuai dengan fungsi jalan berdasarkan Pasal 25 UU LLAJ. Tetapi pengguna jalan juga memiliki kewajiban untuk mematuhi rambu-rambu lalu lintas, memiliki surat-surat berkendara yang sah, menghormati pengguna jalan yang lain, menggunakan pengaman diri, dan menjaga kebersihan jalan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pertanggungjawaban pidana kelalaian pengguna jalan, dalam kecelakaan di perlintasan kereta api. Penulis memakai metode penelitian normatif dengan meneliti bahan pustaka atau data sekunder yang terkait. Hasil dari penelitian ini peneliti menemukan bahwa pengguna jalan yang karena kelalaiannya menyebabkan kecelakaan bisa dikenai pertanggungjawaban pidana asalkan memenuhi unsur pertanggungjawaban pidana yaitu perbuatan tersebut dapat dikenakan pidana, dapat dimintai pertanggungjawaban, tindakan yang dilakukan diancam dengan pidana, dan terdapat kesalahan, baik berupa kesengajaan maupun kelalaian telah dipenuhi.

Kata Kunci : Perlintasan Sebidang; Kecelakaan; Pengguna Jalan; Pertanggungjawaban Pidana; UU LLAJ.

Abstract : *Level crossings are high-risk areas for traffic accidents, especially those that are unguarded. When an accident occurs at a railroad crossing, PT Kereta Api Indonesia and the crossing guard are often held responsible, even though such accidents are frequently caused by the negligence of road users. Road users have the right to comfort, safety, and security in accordance with the function of the road, as stated in Article 25 of the Road Traffic and Transportation Law (UU LLAJ). However, they also have the obligation to obey traffic signs, possess valid driving documents, respect other road users, use personal protective equipment, and maintain road cleanliness. However, they also have the obligation to obey traffic signs, hold valid driving documents, respect other road users, use personal protective equipment, and maintain road cleanliness. This study aims to analyze the criminal liability for negligence by road users in accidents occurring at railway crossings. This research uses a normative legal method by examining literature and relevant secondary data. The results show that road users who cause accidents due to negligence can be held criminally liable, provided that the elements of criminal responsibility are fulfilled, that the act is punishable by law, the person can be held accountable, the act is subject to criminal sanctions, and there is fault, either intentional or due to negligence.*

Keywords : *Level Crossing; Traffic Accident; Road User negligence; Criminal Liability; Road Traffic and Transportation Act.*

1. Pendahuluan

Kecelakaan lalu lintas di perlintasan kereta api bukanlah hal yang tidak biasa di Indonesia karena kecelakaan ini memiliki angka yang tinggi, terutama kecelakaan antara kendaraan dengan kereta api (Sumawiharja, 2023). Pelanggaran pintu perlintasan kereta api sering menjadi penyebab meningkatnya jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalur antara kereta api dan jalan raya, yang tidak jarang mengakibatkan kematian orang. Kecelakaan yang terjadi di perlintasan sebidang meningkat dalam lima tahun terakhir, perlintasan sebidang sendiri di definisikan sebagai persilangan antara jalur kereta api dengan jalan raya, yaitu di atas tanah (Dicky Arisikam dkk., 2022). Tahun 2020 terdapat ada 269 kejadian, tahun 2021 ada 277 kejadian, tahun 2022 menjadi 288 kejadian, tahun 2023 naik menjadi 328 kejadian, dan pada tahun 2024 kembali meningkat menjadi 337 kejadian (Damiana, 2025).

Di sepanjang jaringan rel kereta api, terdapat perlintasan sebidang, yaitu titik pertemuan antara jalur kereta api dengan jalan yang digunakan oleh kendaraan atau pejalan kaki. Kejadian kendaraan bermotor yang menamper kereta api sering terjadi di perlintasan kereta terutama di perlintasan sebidang (Dian Agung Wicaksono dkk., 2022). Perlintasan sebidang ini merupakan titik rawan kecelakaan, terutama beberapa titik perlintasan sebidang ada yang belum dijaga. Pilihan untuk menghapus perlintasan sebidang ini bisa mengurangi risiko terjadinya kecelakaan, tetapi hal ini akan mengakibatkan menurunnya aksesibilitas pengguna jalan. Sebagian besar jalur kereta api di Indonesia masih menggunakan sistem perlintasan sebidang, beberapa perlintasan yang belum dilengkapi dengan pintu perlintasan dan rambu-rambu sangatlah membahayakan pengguna jalan. Perlintasan sebidang memiliki perlintasan sebidang yang berpintu dan yang tidak memiliki pintu, hal ini yang menyebabkan berbagai macam masalah yang dapat terjadi dalam perlintasan sebidang. Sebesar 86% kecelakaan kereta api di perlintasan sebidang berada di perlintasan sebidang yang tidak dijaga (Arief Rahman H, 2023).

Dalam Pasal 1 angka 4 UU Perkeretaapian, kereta api memiliki jalur tersendiri yang digunakan secara khusus untuk menunjang kegiatan perkeretaapian. Dalam Pasal

124 tercantum bahwa perpotongan sebidang antara kereta api (perlintasan sebidang) dan jalan wajib mendahulukan kereta api, yang mana ini sudah diatur di dalam Pasal 296 UU LLAJ. Tindakan menerobos pintu perlintasan sebidang rel kereta api sangatlah membahayakan keselamatan jiwa, jika seseorang yang mengemudi kendaraan bermotor di perlintasan sebidang (perlintasan kereta api yang berpotongan dengan jalan raya) tidak berhenti saat sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup dan atau ada isyarat lain, maka orang yang melanggar akan dipidana.

Pertanggungjawaban pidana dalam kecelakaan kereta api selalu dilekatkan kepada PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) dan penjaga palang kereta pada perlintasan sebidang antara jalur kereta dan jalan, pada kenyataannya yang kerap terjadi pengguna jalan lah yang kerap kali dengan sengaja menerobos palang pintu perlintasan. Pertanggungjawaban pidana merupakan diteruskannya celaan yang objektif dalam perbuatan pidana, yang secara subjektif memenuhi syarat untuk dikenakan hukuman (Roeslan Saleh, 1982).

Dalam hukum, tanggung jawab berarti seseorang harus menanggung akibat dari tindakannya karena ia memiliki kebebasan dalam memilih, dan hal itu berkaitan dengan nilai-nilai etika atau moral (Soekidjo Notoatmodjo, 2010). Setiap pengguna jalan berhak untuk menggunakan jalan yang bersih dan aman, serta menggunakan ruas jalan sesuai dengan fungsinya. Namun, mereka juga memiliki kewajiban yang harus dipenuhi seperti mematuhi rambu-rambu lalu lintas menghormati pengguna jalan yang lain, memiliki surat-surat kendaraan yang sah, memakai pengaman diri sesuai dengan jenis kendaraan yang digunakan, dan menjaga kebersihan jalan (Lidya Chotimah, 2010). Bila terjadi pelanggaran atas lalu lintas atas kelalaian pengguna jalan sendiri sehingga menyebabkan kecelakaan lalu lintas, maka hal ini bukan merupakan kesalahan dari pihak penyelenggara prasarana dan atau PT KAI.

Artikel ini mengkaji mengenai bagaimana pertanggungjawaban pidana bagi pengguna jalan yang karena kelalaiannya menyebabkan kecelakaan lalu lintas di perlintasan sebidang, mengingat semakin tingginya kecelakaan lalu lintas di perlintasan sebidang dan hal ini kerap terjadi karena kelalaian pengguna jalan.

2. Metode

Penelitian ini menggunakan metode hukum normatif, yaitu metode penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti data sekunder berupa bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Metode ini juga disebut sebagai penelitian hukum kepustakaan karena menggunakan sumber-sumber tertulis sebagai dasar analisis. Pendekatan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statue approach*) dan pendekatan kasus (*case approach*). Penelitian ini bertujuan untuk menemukan argumentasi hukum atau penafsiran terhadap norma-norma hukum yang relevan dengan permasalahan yang diteliti (Peter Mahmud Marzuki, 2005)

3. Pembahasan

Perlintasan kereta api adalah tempat terbanyak terjadinya kecelakaan lalu lintas antara pengguna jalan dan kereta api. Perlintasan kereta api pada hakikatnya tidak dibuat secara sebidang tetapi bisa dikecualikan bilamana sudah ada pertimbangan yang sesuai terhadap keselamatan sesama pengguna jalan, hal ini tercantum dalam Pasal 91, Pasal 92, Pasal 93, dan Pasal 94 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2009 tentang Perkeretaapian. Berdasarkan Pasal 75 Peraturan Pemerintah No. 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, perlintasan sebidang wajib ditutup oleh pemerintah berwenang bilamana perlintasan tersebut ada atau dibuat tidak dengan izin. Sementara dalam Pasal 78 PP No. 56 Tahun 2009 menegaskan untuk menjaga keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api di persimpangan perpotongan sebidang, pengguna jalan wajib mendahulukan kereta api yang melintas. Sesuai dengan Pasal 79 Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009, penilaian terhadap perlintasan sebidang dilakukan oleh Menteri, Gubernur, atau Bupati/Walikota sesuai kewenangannya, bilamana menunjukkan perlunya tindakan mereka berwenang untuk menutup perlintasan sebidang tersebut.

Bilamana ada yang bersikeras melanggar lalu lintas di perlintasan kereta api, maka dapat dijatuhi pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah) sesuai Pasal 296 UU LLAJ. Pasal ini memuat aturan mengenai denda bagi siapa saja pengguna jalan yang melintasi perlintasan sebidang tetapi tidak

memberhentikan kendaraan ketika ada sinyal peringatan, ketika pintu lintasan rel sudah menutup atau isyarat lain yang termuat dalam pasal 144 huruf a d yang didalamnya menjelaskan bahwa pengguna jalan akan dikenai pidana dengan pidana kurungan selama 3 bulan atau dengan denda paling banyak Rp. 750.000. Kewajiban pengendara saat melintasi perlintasan kereta api juga diatur dalam Pasal 144, yang menyebutkan bahwa pada perlintasan sebidang, pengendara wajib menghentikan kendaraannya jika sinyal sudah berbunyi, palang pintu akan ditutup, dan/atau terdapat tanda lainnya. Pengguna jalan harus mendahulukan kereta api serta memberi prioritas kepada kendaraan yang lebih dulu berada di atas rel.

Pasal 106 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengatur bahwa setiap pengendara kendaraan bermotor harus mematuhi berbagai ketentuan lalu lintas, seperti rambu perintah dan larangan, garis marka jalan, lampu lalu lintas, aturan pergerakan kendaraan, aturan berhenti dan parkir, penggunaan klakson atau lampu sebagai peringatan, batas kecepatan minimum dan maksimum, serta aturan mengenai cara menarik atau menyambungkan kendaraan dengan kendaraan lain. Dengan mematuhi aturan dan rambu lalu lintas, kita bisa lebih efektif dalam menjaga keselamatan sesama pengguna jalan.

Dalam kasus kecelakaan kereta api dengan pengguna jalan, kerap terjadi karena kelalaian pengguna jalan, karenanya daerah sekeliling juga sering mengalami kerugian, bilamana hal ini terjadi maka kerugian ditanggung dari pihak pengguna jalan. Kelalaian ini disebabkan karena ketidak hati-hatiannya pengendara jalan dalam melintasi perlintasan kereta api, sehingga tabrakan antara pengguna jalan dan kereta api tidak bisa dipungkiri. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, jika terjadi kecelakaan di perlintasan sebidang yang menyebabkan korban jiwa atau luka pada orang yang bukan penumpang atau pengguna jasa kereta api, PT. Kereta Api Indonesia (KAI) tidak wajib memberikan kompensasi kepada korban.

Tanggung jawab pidana atas kecelakaan kereta api di perlintasan sebidang yang melibatkan masinis tidak bisa dibebankan kepada PT. KAI, kecuali jika kecelakaan tersebut terjadi akibat perintah dari atasan, seperti Pimpinan Stasiun Kereta Api

Terdekat (PPKA), yang secara sengaja memerintahkan agar pintu perlintasan tidak ditutup (Ina Safarina, 2021). Tetapi jika kecelakaan terjadi akibat kurangnya rambu atau tanda peringatan lalu lintas, maka hal tersebut merupakan kesalahan dari penyelenggara infrastruktur perkeretaapian. Hal ini karena mereka memiliki kewenangan untuk mengatur, memantau, dan mengawasi jalannya kereta api, serta memastikan kereta api mendapat prioritas di perlintasan sebidang. Ketentuan ini tercantum dalam Pasal 81 Undang-Undang Perkeretaapian, dan jika terjadi pelanggaran, sanksinya diatur dalam Pasal 198 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Pengelola perkeretaapian yang tidak memasang rambu larangan dengan jelas dan lengkap di area prioritas jalur kereta api dan di atas rel, sebagaimana diatur dalam Pasal 81 yang menyebabkan kerugian harta dan benda dapat dikenai hukuman penjara hingga 1 (satu) tahun serta denda maksimal Rp250.000.000,00 (dua ratus lima puluh juta rupiah). Jika pelanggaran tersebut mengakibatkan luka berat, hukuman yang diberikan bisa mencapai 2 (dua) tahun penjara dengan denda hingga Rp500.000.000,00 (lima ratus juta). Sementara itu, jika pelanggaran tersebut menyebabkan kematian, pelaku dapat dipidana hingga 3 (tiga) tahun penjara dan dikenai denda maksimal Rp1.000.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Dengan demikian, jika terjadi kecelakaan lalu lintas di perlintasan sebidang antara kereta api dan pengguna jalan, maka tanggung jawab hukumnya berkaitan dengan pemberian asuransi dan kompensasi bagi pihak ketiga. Korban hanya dapat menuntut ganti rugi dari PT. KAI apabila dapat membuktikan bahwa kecelakaan tersebut disebabkan oleh kesalahan petugas kereta api. Pengguna jalan yang diberikan pertanggungjawaban pidana harus memenuhi syarat pertanggungjawaban pidana, yaitu antara lain:

- a. Dapat dimintai pertanggungjawaban;
- b. Memiliki kesalahan yaitu kesengajaan atau kelalaian;
- c. Tidak ada alasan pemaaf.

Seseorang dapat dipertanggungjawabkan secara pidana jika tindakannya melanggar hukum. Selain itu, hanya orang yang secara hukum dianggap mampu

bertanggung jawab yang dapat dikenai sanksi pidana (Fitri Wahyuni, 2017). Untuk dapat dimintai pertanggungjawaban pidana, harus terdapat unsur kesalahan, baik itu karena sengaja maupun karena kelalaian (Hamzah Hatrik, 1996). Kesalahan merupakan bentuk kecaman yang diberikan oleh masyarakat terhadap seseorang yang melakukan tindakan menyimpang yang seharusnya dapat dihindari, berdasarkan standar etika yang berlaku pada waktu itu (Jan Remmelink, 2003).

Dalam kasus pengguna jalan yang karena kelalaiannya menyebabkan kecelakaan lalu lintas bisa dipidana dengan Pasal 310 UU LLAJ, dalam pasal ini mengatur mengenai kelalaian dalam berlalu lintas yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Sanksi pidana dalam pasal ini memiliki beberapa variasi tergantung pada tingkat keparahan kecelakaan. Pelaku kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan pada kendaraan dan/atau barang dapat dikenai hukuman penjara maksimal 6 bulan dan/atau denda hingga Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah). Apabila kecelakaan tersebut menyebabkan luka ringan serta kerusakan kendaraan dan/atau barang, maka pelaku dapat dipidana paling lama 1 tahun dan/atau didenda paling banyak Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah). Jika kelalaiannya mengakibatkan luka berat, sanksinya bisa berupa penjara hingga 5 tahun dan/atau denda paling banyak Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah). Sementara itu, apabila perbuatan tersebut menyebabkan korban meninggal dunia, pelaku dapat dijatuhi hukuman penjara maksimal 6 tahun dan/atau denda sebesar Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Kecelakaan lalu lintas bisa terjadi dimana saja dan kapan saja serta peristiwa ini tidak bisa diperkirakan sebelumnya. Dampaknya pun beragam mulai dari trauma, cedera ringan maupun berat, hingga kecacatan permanen, bahkan bisa mengakibatkan meninggal dunia (Chandra Irawan Soekanto, 1984). Sebagai upaya untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas di Indonesia Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan hadir sebagai kerangka hukum. Undang-undang ini mengatur berbagai aspek lalu lintas dan angkutan jalan, mulai dari pengaturan lalu lintas, tata cara berlalu lintas, hingga penegakan hukum terhadap pelanggaran. Salah satu fokus utama dari undang-undang ini adalah upaya pencegahan kecelakaan lalu

lintas melalui pendekatan yang komprehensif dan terintegrasi (Zulkifli Siregar & Irma Dewi, 2020).

Untuk menekan tingginya angka kecelakaan di jalan, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyoroti perlunya penegakan hukum yang tegas, pemberian edukasi dan sosialisasi terkait keselamatan berkendara, pembangunan infrastruktur yang layak, serta keterlibatan aktif masyarakat dalam menciptakan keamanan berlalu lintas. Hal tersebut tertuang dalam Pasal 203 dan 204 UU LLAJ, yang menegaskan pentingnya pencegahan kecelakaan melalui pengawasan jalan, penegakan aturan, dan peningkatan kesadaran pengguna jalan. Penegakan hukum yang tegas diperlukan supaya memberikan efek jera kepada para pelanggar. Tetapi hukum bukanlah satu-satunya yang berfungsi untuk menjadikan masyarakat sadar dan taat hukum, Indonesia yang notabene adalah negara yang sangat heterogen tampaknya dalam membentuk formulasi hukum positif agak berbeda dengan negara-negara yang kulturnya homogen, sangat penting untuk terlebih dahulu menggali filsafat hukum secara mendalam sebelum merancang hukum yang akan mengatur kehidupan masyarakat. Hal ini diperlukan agar hukum dapat mewujudkan keadilan yang nyata bagi semua golongan, suku, ras, dan agama di Indonesia. Hukum yang kuat dan memiliki kewibawaan sangat dibutuhkan untuk menegakkan supremasi hukum, sehingga masyarakat dapat menghormati dan patuh terhadapnya (Ahmad & Shadifiria, 2023).

Pendidikan dan edukasi atau sosialisasi mempunyai peran penting dalam upaya peningkatan kesadaran masyarakat tentang pentingnya patuh berlalu lintas. Mengembangkan infrastruktur yang baik dan memadai juga sangat penting guna menurunkan angka kecelakaan. Selain itu, peran aktif masyarakat dalam melaporkan pelanggaran dan berkontribusi menjaga keselamatan di jalan juga sangat vital (Nirmala Sari & Khaidir Saleh, 2022).

4. Kesimpulan

Pertanggungjawaban pidana terkait kecelakaan yang melibatkan kereta api dan pengguna jalan harus dilihat terlebih dahulu apakah kecelakaan merupakan kesalahan pengguna jalan atau karena dari pihak perkeretaapian. Kebanyakan kecelakaan yang disebabkan oleh pengguna jalan dianggap dipertanggungjawabkan oleh pihak kereta

api, tetapi seharusnya dipertanggungjawabkan oleh pengguna jalan yang lalai dan atau sengaja menyebabkan kecelakaan. Namun, jika kecelakaan ini karena prasarana perkeretaapian dan karena perintah dari pimpinan stasiun kereta api terdekat, maka jelas pertanggungjawaban diserahkan kepada pihak perkeretaapian. Dengan demikian, pengguna jalan yang menyebabkan kecelakaan dapat diminta pertanggungjawaban bila unsur-unsur pertanggungjawaban pidana, yaitu perbuatan tersebut dapat dikenakan pidana, dapat dimintai pertanggungjawaban, tindakan yang dilakukan diancam dengan pidana, dan terdapat kesalahan, baik berupa kesengajaan maupun kelalaian telah dipenuhi.

5. Saran

Agar pelanggaran lalu lintas menurun penting untuk melakukan penegakan hukum yang konsisten, adil, dan tegas terhadap para pelanggar lalu lintas supaya mencegah terjadinya kecelakaan serupa terjadi kedepannya. Hal ini mencakup penanganan kasus kecelakaan lalu lintas dengan baik dan penerapan sanksi yang sesuai kepada pelanggar. Tidak hanya itu pemerintah harus terus meningkatkan infrastruktur di perlintasan kereta api, seperti meningkatkan pemasangan rambu-rambu yang jelas, sinyal peringatan, dan palang pintu rel serta selalu melakukan pemeliharaan sarana dan prasarana agar bisa mencegah adanya kerusakan yang bisa membahayakan. Serta rutin mengadakan sosialisasi berkaitan keselamatan berkendara ketika melewati perlintasan kereta api supaya kesadaran berlalu lintas masyarakat meningkat.

References

Jurnal

- Arisikam, D., Purwadinata, A. H., & Pramadita, B. (2022). Perencanaan Perlintasan Kereta Api Menggunakan Rel Kereta Api. *Jurnal Ilmiah Teknologi Infomasi Terapan*, 8(2), Article 2. <https://doi.org/10.33197/jitter.vol8.iss2.2022.861>
- Ahmad Sidqi & Shafiria Sada Manaf. (2023). Filsafat Hukum dan Relevansi Pembentukan Hukum di Indonesia. *Jurnal Nalar Keadilan*, 3(2), Article 2. <https://jurnal.universitaskabarta.ac.id/index.php/jurnal-fh-unija/article/view/61>

- Irani, A. W., Susanto, M. H., & Pangaribuan, P. (2022). Pertanggungjawaban Hukum Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Kelalaian Pengemudi. *Lex Suprema Jurnal Ilmu hukum*, 4(2). <https://jurnal.law.uniba-bpn.ac.id/index.php/lexsuprema/article/view/640>
- Nirmala Sari, & Khaidir Saleh. (2022). Tinjauan Yuridis Penerapan Sanksi Pidana pada Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menyebabkan Korban Jiwa Menurut Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Jurnal Politik Dan Pemerintahan Daerah*, 4(2), 282–292. <https://jppd.org/index.php/jppd/article/view/55>
- Siregar, Z., & Dewi, I. (2020). Analisis Ruas Jalan Lintas Sumatera Kota Tebing Tinggi Dan Kisaran Sebagai Titik Rawan Kecelakaan Lalu Lintas. *Jurnal MESIL (Mesin Elektro Sipil)*, 1(2), 63–73. <https://doi.org/10.53695/jm.v1i2.88>
- Sumawiharja, F. A. (2023). Kasus Kecelakaan Lalu Lintas di Gerbang Perlintasan Kereta (Studi Kasus Viktimisasi Kota). *Al Qalam: Jurnal Ilmiah Keagamaan Dan Kemasyarakatan*, 17(3), Article 3. <https://doi.org/10.35931/aq.v17i3.2115>
- Wicaksono, D. A., Lastito, H., Riyadi, I. P., & Rachmi, D. P. (2022). Quo Vadis Pengaturan dan Implementasi Penyelenggaraan Perlintasan Sebidang Kereta Api di Indonesia. *Warta Penelitian Perhubungan*, 34(1), Article 1. <https://doi.org/10.25104/warlit.v34i1.1584>

Buku

- Fitri Wahyuni. (2017). *Dasar-Dasar Hukum Pidana di Indonesia*. PT Nusantara Persada Utama.
- Hatrik, H. (1996). *Asas pertanggungjawaban korporasi dalam hukum pidana Indonesia: Strict liability dan vicarious liability (Cet. 1)*. RajaGrafindo Persada.

Jan Remmelink. (2003). Hukum Pidana Komentar atas Pasal Terpenting dari Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda dan Padanannya dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Indonesia, PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.

Peter Mahmud Marzuki. (2005). Penelitian Hukum Edisi Revisi. Prenadamedia Group.

Roeslan Saleh. (1982). Pikiran-pikiran tentang pertanggungjawaban pidana. Ghalia Indonesia, Jakarta.

Soekidjo Notoatmodjo. (2010). Etika Dan Hukum Kesehatan. Rineka Cipta, Jakarta.

Tesis/Skripsi

Ina Safarina. (2021). Pertanggungjawaban Pidana Atas Kelalaian Penjaga Palang Pintu Kereta Api Yang Mengakibatkan Korban Meninggal Akibat Kecelakaan Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian [Skripsi, Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember].

Lidya Chotimah. (2010). Pertanggung Jawaban Pidana Pengguna Jalan di Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api dan Jalan Berdasarkan Pasal 124 dan Pasal 125 Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian [Skripsi, Universitas Bhayangkara Jakarta Raya]. <https://repository.ubharajaya.ac.id/29504/>

Internet

Blog UI An Nur Lampung. (2024). Hak dan Kewajiban Pengguna Jalan – <https://an-nur.ac.id/blog/hak-dan-kewajiban-pengguna-jalan.html>

Damiana. (2025, Februari 19). Kecelakaan Kereta di Titik Ini Meningkat, Makan Korban 24 Orang/ Bulan. CNBC Indonesia. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20250219133821-4-611888/kecelakaan-ke-reta-di-titik-ini-meningkat-makan-korban-24-orang--bulan>

Liputan6.com. (2023). Tengok Kasus Kecelakaan Perlintasan Kereta Sebidang di Negara Lain, Indonesia Aman? liputan6.com.
<https://www.liputan6.com/bisnis/read/5445418/tengok-kasus-kecelakaan-perlintasan-kereta-sebidang-di-negara-lain-indonesia-aman>

Dokumen Hukum

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah No. 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian.