



Pusat Penelitian Badan Keahlian
Sekretariat Jenderal DPR RI

ANTISIPASI KECELAKAAN DI PERLINTASAN SEBIDANG

Dewi Restu Mangeswuri
Peneliti Ahli Muda
dewi.mangeswuri@dpr.go.id

Isu dan Permasalahan

Kecelakaan antara kendaraan dan kereta api kembali terjadi pada Selasa 21 Juni 2022 di lintasan Tambun, Kabupaten Bekasi, Jawa Barat. Kecelakaan antara mobil Toyota Avanza dengan kereta api Argo Sindoro menyebabkan satu orang meninggal setelah terseret bersama kendaraannya sejauh 2 kilometer. Kecelakaan ini disebabkan karena mesin mobil tersebut mati mendadak ketika berada di perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan sesaat sebelum kereta api melewati perlintasan sebidang tersebut.

PT KAI mencatat telah terjadi 198 kecelakaan di perlintasan kereta api dengan jumlah korban meninggal 44 orang, luka berat 44 orang, dan luka ringan sebanyak 64 orang hingga awal Oktober 2020. Kecelakaan terjadi di 173 perlintasan yang tidak dijaga dan 25 perlintasan yang sudah dijaga. Kementerian Perhubungan melaporkan, penyebab paling banyak terjadinya kecelakaan dari tahun 2015 hingga 2020 dikarenakan prasarana yang kurang memadai. Selain itu, rendahnya kedisiplinan masyarakat dalam berlalu lintas di perlintasan kereta api juga menjadi penyebab terjadinya kecelakaan.

Menurut Pusat Penelitian Sistem Mutu dan Teknologi Pengujian Lembaga Ilmu Penelitian Indonesia, terdapat emisi elektromagnetik di rel kereta api, di mana ketika ada arus listrik yang bersentuhan dengan benda elektromagnetik dan tidak kompatibel maka berpotensi menghasilkan emisi di atas ambang batas. Paparan dari emisi tersebut yang membuat sistem kelistrikan benda lain mati. Dalam hal ini, *Electronic Control Unit* (ECU) yang menjadi penggerak utama mobil berhenti bekerja pada saat kereta akan melintas di jarak 600 meter. Arus listrik tersebut menghantarkan medan magnet yang tinggi sehingga membuat mesin mobil mati di tengah rel.

Sedangkan penjelasan PT KAI, mesin mobil tiba-tiba mati di atas rel kereta api karena pengendara mobil tidak memindahkan gigi mesin ke putaran yang lebih rendah hingga putaran mesin dinamo lokomotif yang menghantarkan medan magnet ke rel kereta api dalam radius satu kilometer menyebabkan koil mobil bisa mati. Selain kedua faktor tersebut, faktor lainnya yang membuat mobil macet saat melintasi rel kereta api, yaitu faktor psikis di mana pengendara panik dan tidak bisa berpikir jernih saat melintasi rel kereta api.

Pasal 124 UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian menyatakan pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api. Adapun dalam Pasal 114 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pengemudi kendaraan wajib berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain. Sejatinya, kecelakaan di perlintasan sebidang tidak hanya merugikan pengguna jalan tapi juga dapat merugikan PT KAI, seperti perjalanan kereta api lain terhambat, kerusakan sarana atau prasarana perkeretaapian, hingga petugas PT KAI yang terluka akibat kecelakaan di perlintasan sebidang.

Untuk meningkatkan keselamatan perlintasan sebidang, pemerintah pusat/daerah perlu melakukan evaluasi paling sedikit 1 tahun sekali terhadap perlintasan sebidang yang belum dijaga dan/atau tidak berpintu dan/atau belum memenuhi aspek keselamatan, sebagaimana diatur dalam Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan No. 94 Tahun 2018. Evaluasi tersebut perlu dilakukan dengan melibatkan Direktorat Jenderal Perkeretapian, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Dinas Perhubungan, Dinas Bina Marga, Kepolisian, dan PT KAI.

Atensi DPR

Komisi V DPR RI dapat meminta Kementerian Perhubungan untuk bersinergi dengan PT KAI dan pemerintah daerah dalam upaya meningkatkan keselamatan pengguna jalan, seperti pemasangan palang pintu di seluruh perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan. Selain itu, PT KAI juga perlu melakukan evaluasi dan perbaikan yang menyeluruh, mulai dari perbaikan kelaikan sarana dan prasarana kereta api, peningkatan kualitas perawatan, pengaplikasian manajemen kelelahan bagi para operator, maupun perbaikan dari segi kelembagaan agar perkeretaapian Indonesia memiliki nilai keselamatan yang tinggi dan dapat mencapai target *zero accident*. Pemerintah bersama dengan Komisi V DPR RI diharapkan dapat menyusun anggaran yang layak dan tepat bagi sektor perkeretaapian. Selain itu, Komisi V DPR RI melalui fungsi pengawasannya dapat mengawal pelaksanaan tata kelola perkeretaapian yang baik agar tidak terjadi tumpang tindih antara fungsi, tugas, dan kewenangan di sektor perkeretapian yang menyebabkan ketidakjelasan antara fungsi regulator dan operator. Ketidakjelasan ini dinilai memunculkan sikap saling lempar tanggung jawab ketika terjadi kecelakaan kereta api.

Sumber

cnnindonesia.com, 21 Juni 2022;
dephub.go.id, 22 Juni 2022;
katadata.co.id, 23 Juni 2022;
republika.co.id, 23 Juni 2022.



Koordinator Sali Susiana
Polhukam Puteri Hikmawati
Ekkuinbang Sony Hendra P.
Kesra Hartini Retnaningsih

<https://puslit.dpr.go.id>

@puslitbkd_official

EDITOR

Polhukam
Simela Victor M.
Prayudi
Novianto M. Hantoro

LAYOUTER

Dewi Sendhikasari D.
Sita Hidriyah
Noverdi Puja S.

Ekkuinbang
Mandala Harefa
Juli Panglima S
Sri Nurhayati Q
Sulasi Rongiyati
Edmira Rivani

Anih S. Suryani
Teddy Prasetiawan
T. Ade Surya
Masyithah Aulia A.
Yosephus Mainake

Kesra
Achmad Muchaddam F.
Yulia Indahri
Rahmi Yuningsih

Mohammad Teja
Nur Sholikh P.S.
Fieka Nurul A.

©PuslitBK2022