



# E-PAPER PERPUSTAKAAN DPR-RI

## <http://epaper.dpr.go.id>

**Judul** : Sejumlah Kereta Jarak Jauh Batal Berangkat, MTI Desak Audit Keselamatan Perkeretaapian  
**Tanggal** : Selasa, 28 April 2026  
**Surat Kabar** : Kompas  
**Halaman** : -

Sejumlah kereta api batal berangkat dampak kecelakaan KA Argo Bromo Anggrek dan KRL di Bekasi, Senin (27/4/2026). MTI gaungkan audit keselamatan perkeretaapian.

Oleh Defri Werdiono

MALANG, KOMPAS — Kecelakaan yang melibatkan Kereta Api Argo Bromo Anggrek dan kereta rel listrik di Stasiun Bekasi Timur juga berdampak terhadap perjalanan sejumlah kereta jarak jauh, termasuk dari Stasiun Malang, Jawa Timur. PT Kereta Api Indonesia (Persero) membatalkan perjalanan kereta Jayabaya dari Malang tujuan Pasar Senen, Jakarta, Selasa (28/4/2026).

Manajer Humas PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 8 Surabaya Mahendro Trang Bawono menyampaikan permohonan maaf atas pembatalan perjalanan kereta api. Keputusan itu diambil dengan mempertimbangkan aspek keselamatan dan keamanan perjalanan.

Berdasarkan unggahan akun resmi layanan pelanggan KAI di media sosial, total ada 13 perjalanan kereta api dibatalkan akibat insiden yang menurut data sementara hingga Selasa pukul 08.00 WIB menewaskan tujuh orang dan 80 lainnya dirawat di rumah sakit itu.

Ke-13 kereta itu antara lain Gunung Jati (Cirebon-Gambir), Argo Sindoro (Semarang Tawang-Gambir), Singosari (Blitar-Pasar Senen), Argo Anjasmoro (Surabaya Pasarturi-Gambir), dan Gumarang (Surabaya Pasarturi-Pasar Senen).

Sebagai bentuk tanggung jawab kepada pelanggan, menurut Mahendro, KAI memastikan bahwa pelanggan yang terdampak berhak memperoleh pengembalian bea tiket secara penuh atau 100 persen, di luar bea pesan. Pembatalan tiket dapat dilakukan melalui aplikasi Access by KAI ataupun di loket stasiun. Selain itu, pelanggan juga diberi opsi untuk melakukan penjadwalan ulang perjalanan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Sementara itu, Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) mendesak audit keselamatan perkeretaapian. Menurut MTI, tragedi KA Argo Bromo Anggrek dengan KRL TM 5568A di peron 2 Stasiun Bekasi Timur itu berpangkal dari 35 menit sebelumnya.

Sebelumnya, di pelintasan sebidang JPL 85 Ampera, sebuah taksi listrik mogok di tengah rel dan tertemper KRL CRRC Jakarta-Cikarang (PLB 5181) sehingga KRL TM 5568A di belakangnya tertahan.

"Sangat menyedihkan, dalam waktu singkat (domino effect), tiga rangkaian kereta terlibat insiden beruntun," ujar Deddy Herlambang, Ketua Forum Perkeretaapian, MTI, dalam rilis tertulis yang diterima Kompas.

MTI menyebutkan, pada 2 Oktober 2010 juga terjadi insiden yang melibatkan KA Argo Bromo Anggrek di Stasiun Petarukan, Pematang, Jawa Tengah. KA Argo Bromo menabrak KA Senja Utama Semarang. Kecelakaan itu menyebabkan 35 orang meninggal, 29 luka berat, dan 5 orang luka ringan.

Kesamaan dari dua peristiwa tersebut adalah Argo Bromo menabrak kereta lain dari belakang. Saat kecelakaan di Petarukan, masinis dianggap lalai karena tidak melihat sinyal berhenti (warna merah).

Sementara pada insiden di Stasiun Bekasi Timur, masinis Argo Bromo juga diduga lalai tidak melihat sinyal berhenti (warna merah). Pada lintas Jatinegara-Cikarang digunakan persinyalan open block yang artinya jika ada rangkaian kereta berhenti, maka sinyal di belakangnya akan menyala merah otomatis.

"Sehingga kereta api yang berada di belakangnya wajib berhenti. Bila masinis lalai atau tidak melihat sinyal warna merah

tersebut dapat dipastikan akan terjadi kecelakaan, menabrak kereta lain di depannya,” ujarnya.

Adapun dalam Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 52 Tahun 2014 tentang Perangkat Sistem Keselamatan Kereta Api Otomatis, prasarana perkeretaapian sampai saat ini juga belum dimutakhirkan atau di-upgrade.

Bunyi Pasal 8 Permenhub 52/2014, “Dalam waktu paling lambat lima tahun sejak peraturan berlaku, maka jalur kereta api yang ada saat ini wajib dipasang perangkat Sistem Keselamatan Kereta Api Otomatis (SKKO). Penyelenggara sarana perkeretaapian yang mengoperasikan sarana di jalur kereta api berkewajiban memasang SKKO di prasarana yang dilalui”.

Dengan demikian, MTI melihat dua isu keselamatan pada kasus kali ini. Pertama, mobil listrik yang mogok di pelintasan tanpa palang. Kedua, masinis yang diduga lalai melihat sinyal berhenti sehingga mengakibatkan kereta menabrak kereta lain dari belakang.

Menurut MTI, ada beberapa pokok pikiran atau saran untuk mitigasi dan rekomendasi strategis guna keselamatan perkeretaapian. Saran itu, pertama, dalam kerangka Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, keselamatan merupakan prinsip utama penyelenggaraan. Namun, implementasi teknis di lapangan masih belum sepenuhnya memenuhi standar fail-safe system.

Kedua, kecelakaan di Stasiun Bekasi Timur menunjukkan adanya kerentanan sistemik dalam penyelenggaraan perkeretaapian nasional, khususnya pada lintas padat berbasis mixed traffic (KRL dan kereta jarak jauh), sistem pengendalian perjalanan kereta, dan mitigasi risiko kecelakaan kereta.

Khusus di pelintasan padat yang sudah melebihi kapasitas mesti segera dibangun double-double track dari Bekasi ke Cikarang guna memisahkan perjalanan KRL dengan kereta jarak jauh. Dalam pengendali perjalanan kereta api terpusat diperlukan audit segera, apakah tepat memantau posisi dan mengatur lalu lintas kereta di lintas Bekasi-Cikarang melalui layar dan panel kendali.

Selain itu, segera mitigasi persinyalan kereta dengan reformasi sistem keselamatan berbasis teknologi dengan kebijakan utama penggunaan automatic train protection (ATP) untuk kereta jarak jauh dan penggunaan sinyal ETCS level 1/2 atau CBTC untuk KRL.

Begitu pula terkait faktor manusia (human error mitigation), ada beberapa rekomendasi, yakni sistem fatigue management masinis (jam kerja berbasis risiko), simulator wajib untuk skenario darurat, double confirmation untuk sinyal kritis, budaya safety over punctuality (tidak memaksakan jadwal), serta wajib menerapkan railway safety management system, yakni sistem manajemen terintegrasi yang mengatur identifikasi risiko, pengendalian bahaya, dan monitoring keselamatan.

Saran lain adalah diperlukan upgrade sarana dan prasarana perkeretaapian nasional yang lebih berkeselamatan dan terintegrasi dari manajemen kelembagaan antara regulator dan pemilik prasarana perkeretaapian, yakni Kementerian Perhubungan, dan operator sarana perkeretaapian, yakni PT KAI. Integrasi positif kedua lembaga tersebut adalah mutlak dan mendasar untuk pemeriksaan dan perawatan prasarana perkeretaapian milik negara.

Begitu pula soal pemicu awal kecelakaan, yakni pelintasan sebidang di Jalan Ampera JPL 78 Bekasi. Diperlukan mitigasi berupa prosedur operasi standar yang wajib dilaksanakan pengguna jalan apabila kendaraan bermotor mogok di atas rel.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dalam investigasi kecelakaan nantinya diharapkan juga menginvestigasi reliability (keandalan) taksi listrik yang berpotensi mogok di atas rel di JPL 78. Apabila memang terdapat kelemahan reliability dalam taksi listrik tersebut, perizinan taksi listrik dapat dievaluasi kembali.

Djoko Setijowarno dari Dewan Penasihat MTI menambahkan, dalam setiap kecelakaan, investigasi awal adalah mengungkap apa penyebab terjadinya kecelakaan. Jika melihat dua video yang beredar, dugaan sementara taksi mogok di rel menjadi penyebab terjadinya tabrakan dan bisa jadi berdampak terhadap kerusakan sirkuit rel atau kerusakan sistem persinyalan yang menyebabkan gangguan sistem informasi yang akan diterima oleh KRL lain dan Argo Bromo.

“KNKT harus investigasi mendalam. Bukan hanya sampai pada kejadian kecelakaan kereta dengan taksi daring, tetapi menginvestigasi apakah semua kendaraan listrik (EV) di Indonesia sudah benar-benar (memperhatikan) safety, termasuk adaptasi dengan kondisi lingkungan atau geografis di negara kita dengan kondisi negara asal kendaraan listrik tersebut,” kata Djoko.