



E-PAPER PERPUSTAKAAN DPR-RI

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

Judul : Jangan Ada Lagi Nyawa Melayang di Jalan Rel
Tanggal : Selasa, 12 Mei 2026
Surat Kabar : Kompas
Halaman : 6

Apakah kita akan menunggu korban baru sebelum benar-benar bertindak?

Oleh Djoko Setijowarno

Disiplin dan kepatuhan terhadap rambu lalu lintas menjadi kunci utama dalam mencegah terjadinya kecelakaan di pelintasan sebidang. Idealnya tidak ada pelintasan sebidang di sepanjang jalur kereta api.

Hingga tahun 2026, infrastruktur kereta api Indonesia terus berkembang dengan total panjang rel mencapai 9.178 kilometer (km). Data dari Ditjen Perkeretaapian menunjukkan bahwa mayoritas jalur tersebut, yakni sepanjang 6.945 km, masih aktif beroperasi, sedangkan 2.233 km lainnya berstatus non-aktif.

Pulau Jawa masih mendominasi konektivitas ini dengan 4.921 km rel dan 473 stasiun, diikuti oleh Sumatera dengan 1.871 km rel dan 146 stasiun. Sementara itu, pengembangan juga terlihat di Sulawesi dengan jalur aktif sepanjang 109 km (10 stasiun) serta di Papua melalui jalur angkutan barang sepanjang 26 km milik PT Freeport Indonesia.

Menilik aspek keselamatan jalan raya, Indonesia memiliki 3.693 titik pelintasan sebidang yang terkonsentrasi di Jawa dan Sumatera. Di Pulau Jawa, frekuensi pelintasan sangat padat dengan rata-rata satu titik setiap 1,7 km. Dari total 2.863 unit di Jawa, sebanyak 1.388 unit telah dijaga secara resmi, resmi tidak dijaga 1.019 unit. Namun, masih terdapat 456 titik yang berstatus tidak resmi.

Sementara itu, di Sumatera, pelintasan ditemukan setiap 2,1 km dengan total 830 unit. Sayangnya, mayoritas pelintasan di Sumatera merupakan titik tidak resmi, yaitu sebanyak 507 unit, sedangkan resmi dijaga 210 unit, resmi tidak dijaga 113 unit. Kabar baiknya, jalur kereta api di Sulawesi dan Papua sudah dirancang tanpa adanya pelintasan sebidang sama sekali.

Isu keselamatan di pelintasan kereta api masih menjadi tantangan serius. Data dari PT KAI, dalam periode 2023 hingga awal Mei 2026, telah terjadi 1.058 kecelakaan yang memakan 955 korban. Sebanyak 367 orang dinyatakan meninggal, 242 luka berat, dan 346 luka ringan.

Jika meninjau tren tahunan, angka kecelakaan sempat naik dari 328 kejadian pada tahun 2023 menjadi 337 kejadian pada 2024. Namun, upaya mitigasi tampaknya mulai membuahkan hasil pada tahun 2025 dengan penurunan menjadi 291 kejadian. Hingga memasuki bulan kelima pada tahun 2026, tercatat sudah ada 102 kejadian di lapangan.

Faktor keamanan di pelintasan sebidang masih menjadi isu krusial mengingat 80 persen insiden justru terjadi di pelintasan yang tidak memiliki penjagaan. Pengguna sepeda motor menjadi kelompok paling rentan dengan keterlibatan sebesar 55 persen, sementara mobil mencapai 45 persen. Kondisi ini diperparah dengan masalah infrastruktur; pada tahun 2025 saja terdapat 39 unit palang pintu yang dilaporkan rusak atau patah, yang tentu menambah risiko bagi pengguna jalan.

Data kecelakaan pelintasan sebidang tahun 2026 menunjukkan tren yang mengkhawatirkan. Dari 102 kejadian yang tercatat, secara mengejutkan kecelakaan terjadi secara seimbang antara pelintasan yang memiliki palang pintu dan yang tidak (masing-masing 51 kasus). Hal ini berkorelasi dengan penyebab utama kecelakaan, 85 persen insiden disebabkan oleh tindakan menerobos, yang membuktikan bahwa keberadaan palang pintu saja tidak cukup tanpa kedisiplinan pengguna jalan.

Dampak dari kelalaian ini sangat nyata; 40 nyawa melayang dan puluhan lainnya mengalami luka-luka. Secara statistik, pengguna sepeda motor masih menjadi kelompok yang paling sering terlibat kecelakaan dengan porsi 56 persen, diikuti oleh pengguna mobil sebesar 44 persen.

Tingkat kecelakaan di pelintasan sebidang tersebar di berbagai provinsi, dengan Jawa Tengah dan Jawa Timur menjadi wilayah paling rawan yang masing-masing mencatatkan 19 dan 18 kejadian. Di luar Pulau Jawa, Sumatera Utara menunjukkan angka yang cukup signifikan dengan 14 kejadian, diikuti oleh Lampung dengan 9 kejadian.

Sementara itu, wilayah metropolitan seperti DKI Jakarta dan Jawa Barat masing-masing mencatat 11 kejadian. Banten berada di posisi berikutnya dengan 9 kejadian, sedangkan DI Yogyakarta tercatat sebagai wilayah dengan angka terendah, yaitu hanya satu kejadian.

Regulasi

Keselamatan di pelintasan sebidang bukan sekadar imbauan, melainkan amanat undang-undang. Merujuk pada Pasal 124 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, setiap pengguna jalan memiliki kewajiban utama untuk mendahulukan perjalanan kereta api saat melintasi titik perpotongan sebidang. Aturan ini diperkuat oleh UU No 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan guna menciptakan ketertiban lalu lintas. Kita harus menyadari bahwa melanggar aturan

ini bukan hanya perkara denda administratif, tetapi taruhan teringinya adalah nyawa kita sendiri.

Bagi pengguna jalan raya, ketentuan saat melewati pelintasan kereta api telah diatur secara rinci dalam UU No 22/2009. Berdasarkan Pasal 114, pengemudi diwajibkan untuk segera berhenti begitu sinyal peringatan berbunyi atau palang pintu mulai bergerak turun. Prioritas mutlak harus diberikan kepada perjalanan kereta api. Selain itu, pengemudi juga wajib memberikan ruang bagi kendaraan yang sudah berada di atas rel untuk menyelesaikan lintasannya terlebih dahulu guna menghindari terjebak di tengah pelintasan.

Selain kewajiban untuk berhenti saat sinyal berbunyi, Pasal 116 UU No 22/2009 juga mengatur tindakan preventif bagi pengemudi. Aturan ini menegaskan bahwa setiap pengemudi harus proaktif memperlambat laju kendaraannya sesuai rambu yang berlaku, terutama saat mendekati pelintasan sebidang. Dengan mengurangi kecepatan lebih awal, pengemudi memiliki waktu reaksi yang lebih cukup untuk mengamati situasi dan menaati isyarat peringatan sebelum mencapai rel kereta api.

Kompleksitas masalah

Pengelolaan pelintasan kereta api kian kompleks seiring masifnya permukiman di sekitar rel yang memicu tumbuhnya pelintasan liar. Hal ini menciptakan dilema antara aksesibilitas warga dan standar keselamatan, yang berujung pada munculnya banyak titik pelintasan tidak resmi tanpa penjagaan.

Keselamatan di pelintasan sebidang terhambat oleh masalah kompleks dari hulu ke hilir. Rendahnya kesadaran pengguna jalan diperparah oleh kendala anggaran dan lahan untuk membangun jalan tidak sebidang. Situasi ini kian rumit akibat tumpang tindih kewenangan antara pemerintah pusat, daerah, dan operator yang membuat penanganan sering kali lamban.

Untuk mengatasi tantangan diperlukan langkah-langkah sistematis yang mencakup teknologi dan regulasi.

Solusi keselamatan dilakukan melalui rekayasa teknik berupa pembangunan flyover atau underpass, penutupan pelintasan liar dengan pengalihan arus, serta modernisasi peralatan menggunakan sensor dan CCTV berbasis AI untuk mendeteksi pelanggaran secara real-time.

Penguatan regulasi dilakukan melalui penegakan UU No 23/2007 dan UU No 22/2009 yang mewajibkan pengguna jalan mendahulukan kereta api di pelintasan sebidang. Untuk memberikan efek jera, sistem kamera di pintu pelintasan perlu diintegrasikan dengan tilang elektronik (ETLE).

Dari sisi edukasi dan preventif, dilakukan sosialisasi berkelanjutan kepada warga sekitar rel dan pengguna jalan tentang bahaya melanggar aturan di pelintasan.

Tata kelola ini memerlukan sinergi antarpemangku kepentingan, bukan sekadar beban satu pihak. Pemerintah pusat melalui Kementerian Perhubungan bertanggung jawab atas regulasi makro, sementara Kementerian Pekerjaan Umum menyediakan dukungan anggaran untuk jalur nasional.

Kesuksesan di lapangan bergantung pada pemerintah daerah yang mengelola jalan lokal dan bangunan liar, PT KAI sebagai operator yang aman, serta kepolisian dalam penegakan hukum. Selain itu, kesadaran masyarakat untuk mematuhi rambu dan melaporkan potensi bahaya menjadi kunci pelengkap.

Solusi teknis dan infrastruktur khusus

Kendaraan besar memerlukan perhatian infrastruktur yang spesifik, seperti pemasangan rambu batas ketinggian dan panjang. Hal ini penting untuk mencegah truk terjebak akibat sasis yang tersangkut di gundukan rel (stuck on tracks).

Diperlukan rambu peringatan kontur dan perbaikan geometri jalan agar kemiringan di sisi rel tidak ekstrem sehingga truk tidak mogok. Selain itu, lampu peringatan dini (advance warning lights) harus diletakkan lebih jauh sebelum pelintasan guna memberi ruang pengereman yang cukup bagi kendaraan besar.

Akhir-akhir ini, meningkat angka kecelakaan truk di pelintasan sebidang, menuntut adanya protokol darurat yang jelas. Sopir harus diedukasi untuk selalu menggunakan gigi rendah saat melintas guna mencegah mesin mati mendadak akibat beban berat di tengah rel.

Sopir perlu dilatih untuk segera keluar dan memberi sinyal darurat jika truk mogok, jangan membuang waktu mencoba menyalakan mesin. Selain itu, materi keselamatan pelintasan sebidang harus diintegrasikan ke dalam proses sertifikasi SIM B1 dan B2 umum.

Perlu dipasang sensor yang terintegrasi dengan sistem persinyalan kereta; jika truk terjebak, sinyal akan otomatis memerintahkan kereta berhenti dari jarak aman.

Selain itu, kamera berbasis AI dapat digunakan untuk mendeteksi pelanggaran dan langsung mengirimkan datanya ke perusahaan logistik terkait.

Pemilik usaha angkutan wajib berkomitmen dengan memetakan rute aman guna menghindari pelintasan sempit atau tak terjaga. Selain menerapkan sanksi tegas bagi sopir yang melanggar, pemerintah perlu mempercepat implementasi Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) bagi seluruh perusahaan angkutan barang dan penumpang.

Solusi jangka panjang yang paling efektif adalah menghilangkan pelintasan sebidang sepenuhnya. Mengingat peran vital truk dalam logistik, pemerintah harus memprioritaskan pembangunan flyover atau underpass di jalur distribusi utama guna memisahkan arus kereta api dari kendaraan berat.

Kendala dan harapan

Kendala fiskal daerah dan pengurangan transfer ke daerah (TKD) oleh pemerintah pusat menghambat banyak pemda dalam melakukan pembangunan. Dampaknya, pemeliharaan pelintasan sebidang di jalan milik daerah pun kerap terabaikan.

Tergerusnya dana transfer ke daerah dan dana desa untuk mengangsur cicilan Koperasi Merah Putih semakin mempersempit kemampuan pemerintah daerah untuk membangun. Sekitar 130 daerah kini menjadi daerah dampingan Kementerian Dalam Negeri karena tidak memiliki alokasi belanja pembangunan yang memadai (Kompas, 10/4/2026). Hanya 30 persen pemerintah provinsi, 1 persen pemerintah kabupaten, dan 12 persen pemerintah kota yang sanggup memiliki pendapatan asli daerah (PAD) lebih besar daripada TKD.

Penutupan pelintasan sebidang liar harus menjadi prioritas mutlak. Komitmen pemerintah dalam hal ini perlu terus diawasi dan ditagih agar tidak ada lagi penundaan dengan alasan keterbatasan anggaran.

Jika hasil investigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menunjukkan adanya human error, Ditjen Perkeretaapian dan PT KAI harus segera melakukan pembenahan internal. Secara paralel, Ditjen Perhubungan Darat wajib menindak tegas perusahaan angkutan umum yang melanggar aturan.

Tata kelola pelintasan sebidang juga harus melibatkan Kementerian Pekerjaan Umum, Kementerian Dalam Negeri, hingga pemerintah daerah. Hal ini krusial untuk menertibkan bangunan dan permukiman liar di sepanjang jalur rel yang kerap mengganggu keselamatan perjalanan kereta.

Sosialisasi keselamatan di pelintasan tidak boleh berhenti demi mendisiplinkan pengguna jalan. Urusan pelintasan sebidang adalah kerja kolektif antara pemerintah pusat, daerah, dan masyarakat, bukan PT KAI semata. Apakah kita akan menunggu korban baru sebelum benar-benar bertindak?

Keselamatan di pelintasan kereta adalah tanggung jawab bersama. Sinergi antara infrastruktur yang mumpuni, regulasi tegas, dan kesadaran masyarakat merupakan kunci utama untuk mewujudkan target zero accident di jalur rel.

Di mancanegara, pendidikan keselamatan lalu lintas telah terintegrasi dalam kurikulum sekolah untuk membentuk karakter sejak dini. Pendekatannya memadukan aspek psikologi, infrastruktur edukatif, serta penegakan hukum yang konsisten.

Djoko Setijowarno Akademisi Prodi Teknik Sipil Unika Soegjapranata dan Dewan Penasihat Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI)