

OMBUDSMAN RI: KECELAKAAN BEKASI TIMUR UNGKAP PERLUNYA PERBAIKAN TATA KELOLA KESELAMATAN PERLINTASAN SEBIDANG

Rabu, 01 Juli 2026 - Anita Widyaning Putri

Siaran Pers

Nomor 038/HM.01/VII/2026

Rabu, 1 Juli 2026

JAKARTA - Ombudsman RI menilai kecelakaan kereta api di Bekasi Timur yang terjadi pada 27 April 2026 mengungkap perlunya pembenahan menyeluruh terhadap tata kelola keselamatan perlintasan sebidang di Indonesia. Hasil Kajian Cepat (*Rapid Assessment*) mengenai Akuntabilitas Pelayanan Publik dalam Peristiwa Kecelakaan Kereta Api di Bekasi Timur menemukan bahwa risiko keselamatan pada Perlintasan Sebidang Ampera (JPL 86) sebenarnya telah lama diketahui, namun belum diikuti dengan langkah mitigasi yang memadai. Temuan tersebut menunjukkan bahwa persoalan yang terjadi disebabkan oleh lemahnya tindak lanjut dalam pengelolaan keselamatan perlintasan.

Anggota Ombudsman RI, Robert Na Endi Jaweng dalam konferensi pers pada Rabu (1/7/2026) di Kantor Ombudsman RI, Jakarta Selatan menegaskan bahwa keselamatan masyarakat merupakan prinsip tertinggi dalam penyelenggaraan pelayanan publik. "Penyelenggaraan transportasi harus menganut prinsip bahwa keselamatan adalah prioritas yang tidak dapat ditawar. Oleh karenanya, kebijakan, perencanaan, dan penganggaran harus menempatkan perlindungan terhadap keselamatan masyarakat sebagai tujuan utama," tegasnya.

Kajian Cepat Ombudsman RI disusun melalui observasi lapangan, permintaan keterangan kepada instansi terkait, wawancara dengan korban dan keluarga korban, telaah regulasi, serta pencocokan data dengan berbagai sumber independen. Ombudsman RI menelaah penyelenggaraan pelayanan publik pada tiga fase sekaligus, yaitu pra-kejadian, saat kejadian, dan pascakejadian, untuk menilai sejauh mana penyelenggara pelayanan publik menjalankan tanggung jawabnya dalam menjamin keselamatan masyarakat, merespons keadaan darurat, memulihkan layanan, serta memenuhi hak-hak korban dan pengguna jasa.

Hasil kajian menunjukkan bahwa akar persoalan utama kecelakaan berada pada fase pra-kejadian, khususnya terkait tata kelola keselamatan Perlintasan Sebidang Ampera. Meskipun berstatus sebagai perlintasan resmi dan telah lama digunakan secara intensif oleh masyarakat, hingga saat kecelakaan terjadi perlintasan tersebut belum dilengkapi palang pintu maupun penjaga resmi. Pengamanan masih dilakukan secara swadaya oleh warga sekitar. Kondisi ini menunjukkan adanya kesenjangan antara status resmi perlintasan dengan tingkat perlindungan keselamatan yang tersedia bagi masyarakat pengguna.

Ombudsman RI menemukan bahwa kebutuhan peningkatan keselamatan pada Perlintasan Ampera sesungguhnya telah lama diketahui oleh berbagai pemangku kepentingan. Namun, kebutuhan tersebut belum ditindaklanjuti secara efektif. Kajian mengidentifikasi sejumlah faktor yang berkontribusi terhadap kondisi tersebut, antara lain lemahnya koordinasi antarinstansi, belum terintegrasinya perencanaan dan penganggaran, keterbatasan serta prioritas pembiayaan, dan kompleksitas sosial yang berkaitan dengan kebutuhan akses dan mobilitas masyarakat.

Kajian ini juga menemukan bahwa persoalan yang terjadi di Bekasi Timur bukanlah kasus yang berdiri sendiri (*kasuistis*). Pola permasalahan yang ditemukan memiliki kesamaan dengan hasil Kajian Sistemik Ombudsman RI Tahun 2017 mengenai Perlintasan Sebidang Kereta Api di Pulau Jawa. Berbagai persoalan yang sebelumnya telah diidentifikasi, seperti lemahnya koordinasi lintas sektor, lambatnya tindak lanjut terhadap lokasi berisiko tinggi, belum optimalnya pengawasan, serta belum terintegrasinya perencanaan keselamatan dengan pengambilan keputusan dan penganggaran, masih kembali ditemukan dalam peristiwa ini. Dengan demikian, sejumlah rekomendasi perbaikan yang telah lama tersedia belum sepenuhnya diimplementasikan secara efektif.

Ombudsman RI juga menemukan bahwa kendala keselamatan tidak semata-mata disebabkan oleh keterbatasan anggaran. Dalam banyak kasus, persoalan yang lebih mendasar adalah belum ditematkannya keselamatan sebagai prioritas utama dalam proses perencanaan dan penganggaran. Padahal berbagai langkah mitigasi risiko yang relatif sederhana, seperti pemasangan palang pintu, penyediaan penjaga resmi, pembangunan pos jaga, serta perlengkapan keselamatan lainnya, dapat dilaksanakan sebelum pembangunan infrastruktur tidak sebidang seperti *flyover* atau *underpass*.

Di sisi lain, Ombudsman RI memahami tingginya ketergantungan masyarakat terhadap Perlintasan Ampera sebagai jalur

mobilitas harian dan aktivitas ekonomi lokal. Namun, kebutuhan mobilitas tersebut tidak dapat dijadikan alasan untuk mempertahankan kondisi perlintasan yang belum memenuhi standar keselamatan dan keamanan.

Sementara itu, pada fase saat kejadian dan pascakejadian, Ombudsman RI menilai respons yang dilakukan PT KAI, KAI Commuter, Basarnas, Kepolisian, TNI, tenaga kesehatan, Jasa Raharja, pemerintah daerah, serta berbagai pihak terkait berjalan relatif baik. Proses evakuasi korban berlangsung cepat, layanan kesehatan dan santunan kepada korban dapat diberikan, operasional perjalanan kereta api dipulihkan secara bertahap, serta mekanisme pengembalian dana dan penanganan barang hilang juga terlaksana. Berdasarkan hasil kajian, Ombudsman RI tidak menemukan potensi maladministrasi yang signifikan dalam penanganan keadaan darurat maupun pemenuhan hak-hak korban setelah kecelakaan terjadi.

Meski demikian, Ombudsman RI menilai masih diperlukan penguatan sistem evaluasi pascakejadian, perlindungan terhadap pengguna jasa yang terdampak, komunikasi publik pada masa krisis, serta mekanisme pembelajaran institusional agar setiap kecelakaan menjadi dasar perbaikan sistem keselamatan secara berkelanjutan.

Berdasarkan seluruh fakta dan analisis yang diperoleh, Ombudsman RI berpendapat bahwa akuntabilitas pelayanan publik dalam penanganan kecelakaan kereta api di Bekasi Timur tergolong baik pada aspek respons darurat dan pemulihan layanan, namun belum memadai pada aspek pencegahan dan mitigasi risiko.

Selanjutnya, Ombudsman RI melihat adanya potensi maladministrasi yang signifikan pada fase pra-kejadian berupa pengabaian kewajiban peningkatan keselamatan, tidak memberikan pelayanan yang semestinya, serta penundaan berlarut dalam penanganan perlintasan sebidang berisiko tinggi.

Peristiwa kecelakaan di Bekasi Timur menunjukkan bahwa risiko keselamatan telah dikenali sejak lama, tetapi belum diikuti dengan langkah mitigasi yang memadai. Oleh karena itu, peristiwa ini harus menjadi momentum untuk memperkuat tata kelola keselamatan perlintasan sebidang melalui koordinasi yang lebih efektif, perencanaan dan penganggaran yang berpihak pada keselamatan, serta implementasi yang konsisten terhadap berbagai rekomendasi perbaikan yang telah tersedia.

Berdasarkan hasil kajian tersebut, Ombudsman RI menyampaikan lima saran perbaikan utama. Pertama, mempercepat perbaikan keselamatan perlintasan sebidang berisiko tinggi dengan melakukan evaluasi bersama dan mengambil langkah konkrit perbaikan termasuk rekonsiliasi data, penguatan SDM penjagaan, penataan aset, yang dapat dilaksanakan secara terpadu, terukur dan berkelanjutan dalam rangka peningkatan keselamatan sebidang secara nasional.

Kedua, memperkuat tata kelola dan transparansi pengawasan melalui pengembangan basis data nasional terintegrasi, pemetaan risiko berkala, sistem pemantauan dan pelaporan. Melakukan pembinaan dan pengawasan kepada Pemerintah daerah agar menangani perlintasan sebidang, serta mempercepat penyelesaian persoalan keselamatan perlintasan sebidang melalui perumusan regulasi dan mekanisme pembiayaan yang memungkinkan pendelegasian kewenangan pengelolaan perlintasan kepada PT KAI.

Ketiga, membangun sistem evaluasi dan pembelajaran keselamatan yang terintegrasi sehingga setiap peristiwa kecelakaan menjadi dasar pembelajaran dan perbaikan kebijakan secara berkelanjutan.

Keempat, memperkuat responsifitas komunikasi publik pada masa kritis dengan mengintegrasikan kanal informasi digital, penyediaan pembaruan informasi secara berkala untuk memastikan masyarakat memperoleh informasi yang cepat, akurat dan mudah di akses.

Kelima, mengimplementasikan hasil rapid assessment secara terpadu dan mengintegrasikan pelaksanaan saran perbaikan ke dalam rencana aksi bersama.

Ombudsman RI menegaskan bahwa keselamatan transportasi merupakan bagian dari hak masyarakat untuk memperoleh pelayanan publik yang aman, berkualitas, dan akuntabel. Oleh karena itu, seluruh pemangku kepentingan perlu menempatkan keselamatan sebagai prioritas utama dalam setiap proses perencanaan, penganggaran, dan penyelenggaraan pelayanan publik di sektor transportasi.

Diketahui, Hasil Kajian Sistemik ini telah disampaikan secara langsung kepada Kementerian Perhubungan, PT KAI dan Kementerian Dalam Negeri dalam pertemuan yang telah dilakukan sebelumnya pada Selasa (30/6/2026) di Kantor Kementerian Perhubungan, Jakarta Pusat. (*)

Anggota Ombudsman RI,

Robert Na Endi Jaweng