

## REKOMENDASI SEGERA

Nomor : KNKT/001/1/II/REK.KA/11

### 1. SINOPSIS

Pada tanggal 28 Januari 2011, terjadi kecelakaan kereta api Peristiwa Luar Biasa Hebat (PLH) Tumburan KA 174 Kutojaya dan KA 103 Mutiara Selatan di Km 321+741 emplasemen St. Langen, Banjar, Jawa Tengah wilayah operasional Daop V Purwokerto.

#### ***KA 174 Kutojaya***

KA 174 Kutojaya adalah KA penumpang kelas ekonomi yang diberangkatkan dari St. Kiaracandong dengan tujuan akhir St. Kutoarjo. Rangkaian KA 174 terdiri dari lokomotif CC 20162, 6 (enam) kereta kelas ekonomi (K3) dan 1 (satu) kereta makan pembangkit (KMP3) dengan berat total 280 ton.

KA 174 diberangkatkan dari St. Kiaracandong pada jam 21.30 tanggal 27 Januari 2011 dan tiba di St. Banjar pada jam 01.23 untuk bersilang dengan KA 151 Kahuripan dan KA 77 Lodaya. Pada jam 02.00, PPKA St. Langen memberi warta aman kepada St. Banjar untuk KA 174 dan pada jam 02.11, KA 174 berangkat kembali dari St. Banjar.

Pada jam 02.19, PPKA St. Langen membentuk rute jalur III untuk KA 174 yang terlambat 33 menit dan pada jam 02.23, rangkaian KA 174 masuk jalur III St. Langen dan berhenti di jalur III.

#### ***KA 103 Mutiara Selatan***

KA 103 Mutiara Selatan adalah KA penumpang kelas bisnis yang diberangkatkan dari St. Surabaya Gubeng menuju St. Bandung. Rangkaian KA 103 terdiri dari lokomotif CC 20311, 1 (satu) kereta barang, 6 (enam) kereta kelas bisnis dan 1 (satu) kereta makan pembangkit (KMP1) dengan berat total 350 ton.

KA 103 diberangkatkan dari St. Surabaya Gubeng pada jam 16.30 tanggal 27 Januari 2011 tanpa keterlambatan. Pada jam 00.42, KA 103 tiba di St. Kroya dan diberangkatkan kembali pada jam 00.44. KA 103 kemudian melewati St. Jeruklegi, St. Sidareja dan akhirnya berjalan langsung di St. Cipari pada jam 02.05.

Pada jam 02.07, PPKA St. Langen memberi warta aman kepada St. Meluwung untuk KA 103 hingga KA 103 berjalan langsung melewati St. Meluwung pada jam 02.15 dengan keterlambatan 28 menit.

### ***Pengaturan perjalanan KA di St. Langen***

PPKA St. Langen merencanakan agar KA 103 akan bersilang dengan KA 174 di St. Langen setelah KA 174 masuk di jalur III dan KA 103 akan berjalan langsung melalui jalur II. Karena proses penerimaan KA 174 belum selesai, KA 103 ditahan di sinyal masuk dari arah St. Meluwung. Sinyal masuk menunjukkan aspek tidak aman/merah atau Semboyan 7 yang menandakan bahwa KA 103 harus berhenti di sinyal masuk.

Ternyata KA 103 tidak berhenti di sinyal masuk St. Langen, sedangkan rute pada jalur III masih mengarah ke St. Meluwung untuk KA 174.

Pada jam 02.23.37 – 02.23.54, KA 103 melakukan pengereman darurat (*emergency brake*) di wesel 13A namun karena jarak antara KA 103 dengan KA 174 sudah dekat ( $\pm 180$  meter), maka tumburan antara KA 174 dengan KA 103 tidak dapat dihindarkan pada jam 02.24 WIB.

Akibat PLH terjadi rintang jalan (rinja) mulai jam 02.24 WIB sampai dengan jam 04.25 WIB tanggal 28 Januari 2011. Total rinja selama 2 jam 1 menit dan dengan korban meninggal sebanyak 4 orang, 19 orang luka berat dan 15 orang luka ringan.

Berdasarkan data faktual yang dikumpulkan dalam investigasi awal, Komite Nasional Keselamatan Transportasi menyusun rekomendasi segera untuk mencegah terjadinya kecelakaan serupa di kemudian hari sebagaimana dirinci pada butir 2 di bawah.

## **2. REKOMENDASI**

### **A. Kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian**

- Meningkatkan pengawasan terhadap kompetensi petugas operasional;
- Menentukan batas usia teknis sarana kereta api;
- Membuat peraturan yang memastikan keselamatan perjalanan KA antara lain dengan penggunaan Automatic Train Stop (ATS) dan Automatic Train Protection system (ATP).

### **B. Kepada PT. Kereta Api (Persero)**

- Meningkatkan pembinaan mengenai tugas pokok dan fungsi (tupoksi) petugas operasional;
- Mensosialisasikan Sipoka kepada PK dan masinis khususnya mengenai pemberitahuan tentang persilangan dengan kereta api;
- Meningkatkan kualitas alat komunikasi antara PK dan masinis dan perbaikan alat perekam pembicaraan;

- Tidak mendinaskan kereta sudah tua dan tidak laik;
- Memfungsikan pengereman otomatis (automatic brake) sehingga saat pengereman rem lokomotif bisa berfungsi;
- Memastikan bahwa lampu indikator yang ada di kabin masinis yaitu manometer dan loadmeter berfungsi dan menyala;
- Membuat prosedur tanggap darurat saat terjadi PLH diantaranya berisi prosedur evakuasi, koordinasi dengan pihak otoriti (termasuk pencantuman daftar nomor telepon polisi, SAR dan petugas kesehatan/medis pada placard di ruang PPKA dan PK) serta prosedur kerja pegawai operasional saat terjadi kejadian darurat dan perangkat yang dibutuhkan.

Jakarta, 7 Februari 2011

**KETUA KOMITE NASIONAL  
KESELAMATAN TRANSPORTASI**



Komite Nasional  
keselamatan Transportasi

*Tatang Kurniadi*

**TATANG KURNIADI**