



OPENING BULAN K3 2026

MEMBANGUN EKOSISTEM PENGELOLAAN K3 NASIONAL YANG PROFESIONAL, ANDAL, DAN KOLABORATIF

Edisi : Januari-Maret 2026

SEMINAR KESELAMATAN  
TRANSPORTASI DARAT

Narasumber  
**Dr. Ir. Soerjanto Tjahjono**  
Ketua KNKT



09:30-12:00 WIB

Senin, 12 Januari 2026

The Grand Hyatt

@patralogistik

# BULETIN

# KNKT

- KNKT TEKANKAN KESIAPAN ARMADA, PENGEMUDI, DAN INFRASTRUKTUR UNTUK ANGKUTAN LEBARAN 2026
- KNKT DORONG PENINGKATAN KESIAPAN KESELAMATAN PERKERETAAPIAN PADA MASA ANGKUTAN LEBARAN 2026/1447 H



@knkt RI



@knkt RI



knkt.dephub.go.id



knkt.dephub

# NO BLAME NO JUDICIAL NO LIABILITY



2026

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Gedung Perhubungan  
Lantai 3 Jl. Medan Merdeka Timur No. 5  
Jakarta – 10110 Indonesia



@knkt\_RI



@knkt\_RI



knkt.dephub.go.id



knkt.dephub

# SAMBUTAN KETUA KNKT

Puji syukur kehadapan Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat-Nya sehingga kami dapat menyelesaikan Buletin ini. Kami juga mengucapkan terima kasih kepada semua anggota redaksi yang telah bekerja keras dalam pembuatan Buletin ini. Penerbitan Buletin KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) dimaksudkan sebagai media penyebaran informasi terkait investigasi kecelakaan transportasi di Indonesia.

Buletin ini tidak hanya sebagai bentuk keterbukaan informasi publik akan tetapi juga sebagai edukasi publik terkait pentingnya keselamatan transportasi yang tidak hanya sebagai kebutuhan semata akan tetapi juga dapat menjadi budaya keselamatan transportasi bagi masyarakat Indonesia.

KNKT berharap kepada seluruh stakeholder dan pihak terkait agar bersama-sama bersinergi melaksanakan rekomendasi yang telah diberikan guna meningkatkan keselamatan transportasi di Tanah Air, serta mencegah terjadinya kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama di kemudian hari. Sebagai manusia, tentunya ketidaksempurnaan tidak dapat lepas dari setiap hal yang kami lakukan. Untuk itulah kritik dan saran yang membangun dari para pembaca kami nantikan semata-mata agar majalah ini nantinya bisa menjadi Buletin ideal yang dapat dipergunakan dan dinikmati oleh seluruh pembaca yang membutuhkan.



## Daftar Isi

- Sambutan Ketua KNKT
- Berita Utama
- Berita Khusus
- Galeri Foto
- Infografis

## Tim Redaksi dan Tim Editorial

### PELINDUNG

KETUA KNKT & PARA  
KASUBKOM

### PIMPINAN REDAKSI

WISMANTONO

### DEWAN REDAKSI

ANGGO ANUROGO

### REDAKTUR PELAKSANA

Plt. Kabag Datin Humas & Kerjasama  
ANGGO ANUROGO

### EDITOR & FOTOGRAFER

.YAYAT SUPRIYATNA . ULFIANA AMIN  
.ARIF RACHMAN . DIMAS PANJI



## KNKT TEKANKAN KESIAPAN ARMADA, PENGEMUDI, DAN INFRASTRUKTUR UNTUK ANGKUTAN LEBARAN 2026

**K**omite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menyampaikan imbauan keselamatan kepada para pemangku kepentingan transportasi darat dalam rangka persiapan penyelenggaraan Angkutan Lebaran Tahun 2026/1447 H. Imbauan ini ditujukan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan serta Kepala Badan Pengelola Jalan Tol (BPJT) guna memastikan kesiapan prasarana dan sarana transportasi darat sehingga perjalanan masyarakat selama periode

mudik dapat berlangsung dengan selamat, aman, dan nyaman.

Ketua KNKT Soerjanto Tjahjono menyampaikan bahwa momentum Angkutan Lebaran selalu diikuti oleh peningkatan mobilitas masyarakat dalam jumlah besar di berbagai wilayah Indonesia. Kondisi tersebut memerlukan kesiapan yang matang dari seluruh pihak terkait, salah satunya dalam memastikan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Persiapan tersebut mencakup kesiapan armada dan infrastruktur, pengelolaan lalu lintas yang efektif, serta kesiapan sumber

daya manusia yang terlibat dalam operasional transportasi darat.

Kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, KNKT mengimbau agar seluruh armada yang digunakan dalam kegiatan mudik gratis berada dalam kondisi memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Selain itu, kondisi pengemudi juga harus dipastikan dalam keadaan bugar. Untuk itu, dapat dilakukan ramp check serta pemeriksaan kesiapan bekerja atau tes fit to work. Langkah ini dipandang penting untuk memastikan bahwa kendaraan maupun pengemudi benar-benar siap melayani perjalanan jarak jauh yang intens selama periode Angkutan Lebaran.

KNKT juga menekankan pentingnya pengelolaan dan rekayasa lalu lintas yang efektif pada simpul-simpul transportasi yang berpotensi mengalami penyumbatan ketika terjadi lonjakan arus kendaraan. Beberapa lokasi yang perlu menjadi perhatian antara lain persimpangan jalan nasional, perlintasan sebidang, serta titik akses antara jalan nasional dan jalan tol. Selain itu, perlu disiapkan pula skema pengalihan arus lalu lintas yang terukur di luar jalan tol sebagai dampak dari pemberlakuan kebijakan satu arah di jalan tol pada periode arus mudik maupun arus balik.

Dalam rangka mendukung keselamatan pengemudi, KNKT juga mengimbau agar Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk dapat menyediakan tempat istirahat bagi pengemudi di terminal tipe A yang dikelola oleh Direktorat Jenderal

Perhubungan Darat. Fasilitas ini diharapkan dapat dimanfaatkan oleh pengemudi untuk beristirahat secara memadai sehingga kondisi fisik tetap terjaga selama menjalankan tugas.

Sementara itu kepada Badan Pengelola Jalan Tol (BPJT), KNKT mengingatkan pentingnya memastikan kesiapan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (MRL) di gerbang tol maupun rest area untuk menghadapi potensi arus kendaraan yang sangat besar selama periode Angkutan Lebaran. Pengelolaan arus kendaraan di titik-titik tersebut perlu dilakukan secara efektif agar tidak terjadi kepadatan yang dapat mengganggu kelancaran perjalanan.

BPJT juga diimbau untuk memastikan bahwa penerapan rekayasa lalu lintas seperti contra flow maupun one way di ruas jalan tol dilaksanakan dengan skema yang aman dan terencana dengan baik. Selain itu, kondisi ruas jalan tol perlu dipastikan berada dalam keadaan baik dan tertangani dengan optimal, mengingat adanya peningkatan kerusakan pada beberapa ruas jalan tol yang dipengaruhi oleh tingginya intensitas curah hujan dalam beberapa waktu sebelumnya.

KNKT juga mendorong BPJT agar mengajak Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) untuk secara proaktif memberikan edukasi kepada para pengguna jalan tol mengenai berbagai hal yang berkaitan dengan keselamatan dan kelancaran perjalanan. Edukasi tersebut antara lain berkaitan dengan kesiapan kartu tol agar tidak terjadi

penumpukan kendaraan di gerbang tol akibat saldo yang tidak mencukupi, pentingnya beristirahat ketika merasa lelah atau mengantuk, serta pemeriksaan tekanan angin ban secara rutin sebelum dan selama perjalanan.

Melalui imbauan ini, KNKT berharap seluruh pemangku kepentingan dapat meningkatkan koordinasi dan

kesiapsiagaan dalam menghadapi penyelenggaraan Angkutan Lebaran Tahun 2026/1447 H. Dengan persiapan yang matang serta komitmen bersama terhadap keselamatan, diharapkan mobilitas masyarakat selama periode mudik dan arus balik dapat berlangsung dengan tertib, aman, dan nyaman bagi seluruh pengguna jalan.



Dokumentasi KNKT



## KNKT DORONG PENINGKATAN KESIAPAN KESELAMATAN PERKERETAAPIAN PADA MASA ANGKUTAN LEBARAN 2026/1447 H

**D**alam rangka persiapan penyelenggaraan Angkutan Lebaran Tahun 2026/1447 H, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menyampaikan imbauan keselamatan kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan dan PT Kereta Api Indonesia (Persero). Imbauan ini ditujukan untuk mendukung terwujudnya operasional transportasi perkeretaapian yang selamat, lancar, dan terkendali selama periode angkutan Lebaran

yang umumnya ditandai dengan peningkatan mobilitas masyarakat dan frekuensi perjalanan kereta api.

KNKT memandang bahwa penyelenggaraan angkutan Lebaran yang berkeselamatan memerlukan kesiapan berbagai aspek operasional. Pengoperasian moda perkeretaapian yang berkeselamatan membutuhkan dukungan prasarana dan sarana yang memadai, pengaturan lalu lintas dan angkutan kereta api yang baik, serta kesiapan sumber daya manusia di lapangan.

Persiapan yang menyeluruh pada seluruh komponen tersebut menjadi faktor penting untuk memastikan perjalanan angkutan kereta api dapat berlangsung selamat, aman, dan tertib.

Dalam imbauannya, KNKT menekankan pentingnya peran Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam memastikan seluruh prasarana dan sarana perkeretaapian berada dalam kondisi laik operasi. Selain itu, Direktorat Jenderal Perkeretaapian diharapkan melakukan pemantauan selama periode Angkutan Lebaran Tahun 2026/1447 H agar pengoperasian angkutan kereta api tetap berjalan dengan selamat, lancar, dan terkendali.

KNKT juga menyampaikan imbauan kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk meningkatkan kewaspadaan terhadap potensi bahaya serta lokasi-lokasi rawan yang dapat berdampak pada kejadian serius atau kecelakaan yang mengganggu kelancaran dan keselamatan perjalanan kereta api. Penanganan pada lokasi dengan tingkat risiko tinggi diharapkan menjadi prioritas agar kemungkinan dan dampak dari risiko tersebut dapat dikendalikan.

Selain itu, PT Kereta Api Indonesia (Persero) diharapkan meningkatkan kesiapan tim tanggap darurat dengan fasilitas, peralatan,

dan perlengkapan yang diperlukan sesuai Emergency Response Procedure sebagai langkah antisipasi terhadap berbagai kemungkinan yang dapat terjadi dalam operasional angkutan kereta api.

KNKT juga mengingatkan agar faktor risiko kelelahan manusia turut dipertimbangkan seiring dengan peningkatan frekuensi perjalanan kereta api selama masa angkutan Lebaran. Di samping itu, PT KAI diharapkan dapat memastikan terlaksananya sistem pelaporan potensi bahaya sebagai bagian dari penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian.

Lebih lanjut, KNKT menekankan pentingnya pelaporan seluruh kejadian yang berkaitan dengan keselamatan perkeretaapian kepada Posko Terpadu Kementerian Perhubungan agar dapat segera ditindaklanjuti. Mekanisme pelaporan yang baik diharapkan dapat mendukung upaya penanganan yang cepat serta menjadi bagian dari peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian.

Melalui imbauan ini, KNKT berharap seluruh pihak terkait dapat meningkatkan kewaspadaan dan koordinasi dalam penyelenggaraan Angkutan Lebaran Tahun 2026/1447 H sehingga operasional kereta api dapat berjalan dengan selamat, lancar, dan terkendali.



## CAPAIAN KINERJA KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI TAHUN 2025

**K**omite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menyelenggarakan kegiatan media rilis dengan tajuk Capaian Kinerja Komite Keselamatan Transportasi Tahun 2025 di Jakarta pada 28 Januari 2026. Kegiatan ini merupakan bagian dari penyampaian akuntabilitas publik KNKT atas pelaksanaan tugas investigasi kecelakaan transportasi di seluruh moda, yang meliputi lalu lintas dan angkutan jalan, perkeretaapian, pelayaran, dan penerbangan, sebagaimana diamanatkan dalam peraturan perundang-undangan.

Pada moda perkeretaapian, Subkomite Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian mencatat bahwa sepanjang tahun 2025 terjadi empat kecelakaan kereta api yang seluruhnya merupakan kategori anjlokkan, dengan tidak terdapat korban meninggal maupun luka-luka. Dalam periode 2015 hingga 2025, KNKT telah menginvestigasi total 58 kecelakaan perkeretaapian. Pada tahun 2025, Subkomite Perkeretaapian berhasil menyelesaikan dua laporan akhir investigasi, yaitu investigasi anjlokkan KA 3028 di Emplasemen Stasiun Penanggiran Divre III Palembang dan kejadian KA 854A



menabrak semboyan batas berhenti di Emplasemen Stasiun Bandara Soekarno-Hatta.

Berdasarkan data tindak lanjut rekomendasi keselamatan periode 2015–2025, tercatat sebanyak 253 rekomendasi telah berstatus *closed* dari total 283 rekomendasi yang dikeluarkan, menunjukkan tingkat penyelesaian tindak lanjut yang tinggi. Isu keselamatan yang terus menjadi perhatian antara lain backlog perawatan prasarana, belum optimalnya pengawasan terhadap pemeliharaan sarana dan prasarana, masih kurangnya pemahaman tentang RAMS (*Reliability, Availability, Maintainability, and Safety*) dalam penyelenggaraan perkeretaapian, serta belum adanya *single accountable* untuk menjamin keselamatan di perlintasan sebidang.

Pada moda pelayaran, Subkomite Investigasi Kecelakaan Pelayaran mencatat delapan investigasi kecelakaan sepanjang tahun 2025, yang terdiri atas enam kejadian kapal tenggelam, satu kapal terbakar, dan satu tubrukan. Dari delapan investigasi tersebut, tujuh dikategorikan sebagai *very serious marine casualty*, dengan satu kejadian dengan kategori *less serious*

*casualty*. Beberapa kejadian yang menonjol antara lain kejadian yang melibatkan KMP Tunu Pratama Jaya, KM Barcelona V, dan KM Putri Sakinah.

Pada tahun yang sama, Subkomite Pelayaran menyelesaikan enam laporan final investigasi, menghasilkan 36 rekomendasi keselamatan, dengan tingkat status *open* sebesar 97 persen dan *closed* sebesar 3 persen per 15 Januari 2026. Isu keselamatan pelayaran yang masih ditemukan meliputi *overdraft* pada kapal Ro-Ro, kelemahan sistem manifes penumpang, stabilitas kapal wisata dan kapal tradisional, serta kelemahan dalam pemeriksaan keselamatan kapal oleh pejabat pemeriksa dan auditor Sistem Manajemen Keselamatan (SMK).

Di moda lalu lintas dan angkutan jalan, pada tahun 2025 Subkomite Investigasi Kecelakaan LLAJ telah melakukan investigasi terhadap sembilan kecelakaan, dengan jumlah korban luka-luka sebanyak 69 orang. Secara historis dalam kurun 2015 hingga 2025, KNKT telah menginvestigasi 132 kecelakaan LLAJ. Dari jumlah tersebut, laporan akhir yang telah diselesaikan berjumlah 98 laporan, sementara sisanya masih berada dalam proses penyusunan laporan akhir dan tanggapan.

Pada tahun 2025 sendiri, Subkomite LLAJ mencatat tujuh laporan awal, satu laporan dalam proses tanggapan, dan satu laporan akhir yang telah diselesaikan. Sepanjang periode 2015–2025, KNKT telah menghasilkan total 1.198 rekomendasi keselamatan kecelakaan LLAJ yang terbagi

ke dalam kategori pengaturan atau regulasi, sarana kendaraan, prasarana, serta pengendalian dan pengawasan, dengan kategori pengendalian dan pengawasan menjadi proporsi terbesar sebanyak 479 dari total rekomendasi.

Selama tahun 2025, Subkomite LLAJ juga menangani sejumlah peristiwa kecelakaan menonjol, antara lain kecelakaan beruntun bus Sakhindra Trans di Kota Batu, kecelakaan beruntun truk tronton di Gerbang Tol Ciawi 2, kecelakaan bus ALS di Padang Panjang, tabrakan dump truck dan minibus di Purworejo, kejadian berasap pada mobil sedan listrik di Jakarta Barat, serta kecelakaan bus pariwisata di kawasan Bromo.

KNKT juga mengidentifikasi isu keselamatan penting, di antaranya dominasi faktor manusia dalam kecelakaan jalan, belum optimalnya regulasi perawatan sistem pengereman, penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum yang belum efektif, serta meningkatnya risiko kebakaran kendaraan listrik yang memerlukan peningkatan sosialisasi dan kesiapsiagaan penanganan darurat.

Sementara itu pada moda penerbangan, Subkomite Investigasi Kecelakaan Penerbangan di tahun 2025 telah melaksanakan 19 investigasi yang terdiri dari 9 kecelakaan dan 10 kejadian serius. Kecelakaan dan kejadian serius tersebut didominasi oleh jenis *runway excursion*, disusul kegagalan sistem atau komponen mesin, *abnormal runway contact*,

*turbulence encounter*, *controlled flight into terrain*, serta kejadian terkait bahan bakar dan layanan navigasi udara. Tiga peristiwa penerbangan menonjol pada tahun 2025 meliputi kecelakaan helikopter Airbus H145 di Kalimantan Tengah, helikopter AS350B3 di Papua Tengah, serta kegagalan mesin pesawat GA 8 Airvan di Karawang.

Pada tahun yang sama, Subkomite Penerbangan menyelesaikan enam laporan final investigasi dan tiga konsep laporan final yang masih berada pada fase konsultasi, serta mengeluarkan 16 rekomendasi keselamatan yang sebagian besar ditujukan kepada operator pesawat udara dan otoritas terkait. Isu keselamatan yang teridentifikasi antara lain permasalahan pengelolaan kelelahan pilot, belum adanya pemantauan berdasarkan pemanfaatan data penerbangan, efektivitas implementasi prosedur operasi, serta pengawasan terhadap risiko keselamatan penerbangan di daerah, seperti belum adanya pengawasan pengaturan larangan menerbangkan layang-layang di daerah.

Melalui capaian kinerja investigasi sepanjang tahun 2025 ini, KNKT berkomitmen untuk terus meningkatkan kinerja di bidang investigasi kecelakaan transportasi yang independen, profesional, dan berorientasi pada pencegahan kecelakaan di masa mendatang, serta tidak lupa untuk mendorong seluruh pemangku kepentingan agar menindaklanjuti rekomendasi keselamatan guna mewujudkan sistem transportasi nasional yang semakin berkeselamatan.



Dokumentasi KNKT

## *EAST ASIAN TRAFFIC CRASH INVESTIGATION ROUND TABLE MEETING*

**K**omite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menjadi tuan rumah penyelenggaraan *2nd South East Asian Traffic Crash Investigation Round Table Meeting* yang dilaksanakan pada Jumat, 23 Januari 2026, bertempat di Kantor KNKT, Jakarta Pusat, DKI Jakarta. Kegiatan ini dimulai sejak pukul 09.00 WIB dan dihadiri oleh perwakilan lembaga keselamatan transportasi dan peneliti keselamatan jalan dari kawasan Asia Tenggara.

Penyelenggaraan forum ini merupakan tindak lanjut dari koordinasi antara *Malaysian Institute of Road Safety Research (MIROS)* dengan KNKT, serta kelanjutan dari diskusi dan kesepakatan yang telah dibangun pada pertemuan regional sebelumnya. Dalam kegiatan ini, KNKT berperan sebagai tuan rumah sekaligus fasilitator diskusi antarnegara dalam rangka memperkuat kerja sama regional di bidang investigasi dan

rekonstruksi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan.

Sesuai dengan amanat peraturan perundang-undangan yaitu Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 62 Tahun 2013 dan Peraturan Presiden (PERPRES) Nomor 102 Tahun 2022, KNKT memiliki mandat untuk melakukan investigasi kecelakaan transportasi dengan tujuan utama mencegah terulangnya kejadian serupa di kemudian hari. Penyelenggaraan forum regional ini sejalan dengan komitmen KNKT dalam mendorong pertukaran pengetahuan, pengalaman, dan *best practice* antarnegara, khususnya dalam penanganan kecelakaan lalu lintas yang memiliki kompleksitas tinggi dan berdampak langsung bagi masyarakat.

Ketua KNKT, Soerjanto Tjahjono dalam sambutannya secara daring pada pembukaan kegiatan menyampaikan bahwa forum ini memiliki fungsi vital dalam membangun pemahaman bersama dan memperkuat jejaring kerja sama regional. “Forum ini menjadi kesempatan yang berharga bagi negara-negara di kawasan asia tenggara untuk saling bertukar pengalaman yang menjadi *lesson learned*, yang semoga bisa meningkatkan keselamatan transportasi darat di negara masing-masing.”, tegas Soerjanto.

Pertemuan ini menghadirkan sesi pemaparan studi kasus dari beberapa negara peserta, termasuk Indonesia, Malaysia, Brunei Darussalam, dan Thailand, serta penyampaian topik-topik khusus yang relevan dengan

perkembangan terkini di bidang investigasi kecelakaan lalu lintas. Diskusi difokuskan pada pembelajaran dari hasil investigasi, tantangan yang dihadapi di masing-masing negara, serta peluang kolaborasi ke depan guna memperkuat kapasitas teknis dan metodologis investigasi kecelakaan di kawasan Asia Tenggara.

Dalam sesi diskusi, para peserta banyak memaparkan pengalaman yang dihadapi oleh lembaga investigasi transportasi dari berbagai negara, yang dalam praktiknya memiliki kemiripan dengan investigasi kecelakaan yang selama ini telah dilakukan oleh KNKT. Pertukaran pengalaman tersebut memperkaya perspektif peserta, khususnya dalam memahami karakteristik kecelakaan lalu lintas di wilayah dengan kondisi geografis, regulasi, maupun sosiokultural tertentu, serta pendekatan investigasi yang diterapkan oleh masing-masing lembaga dalam mengidentifikasi faktor penyebab dan rekomendasi keselamatan.

Salah satu pemaparan yang mendapat perhatian adalah penyampaian studi kasus oleh *Malaysian Institute of Road Safety Research* (MIROS) mengenai kecelakaan bus yang terjadi pada Agustus 2013 di ruas jalan Genting Highland. Studi kasus tersebut menunjukkan kesamaan karakteristik dengan sejumlah kecelakaan yang pernah diinvestigasi oleh KNKT, terutama terkait kondisi jalan di wilayah dataran tinggi dan pegunungan. Kesamaan tersebut mencakup aspek geometrik jalan, tantangan pengendalian kendaraan berat di



medan menurun, serta faktor operasional yang berpengaruh terhadap keselamatan dalam perjalanan.

Melalui pemaparan dan diskusi atas studi kasus tersebut, peserta memperoleh banyak pelajaran bernilai yang dapat menjadi bahan pembandingan dan pembelajaran bersama. Pengalaman dari lembaga investigasi luar negeri tersebut memberikan masukan yang relevan bagi KNKT dalam memperkaya analisis investigasi, sekaligus memperkuat perumusan rekomendasi keselamatan yang kontekstual dengan kondisi di Indonesia.

Selain sesi presentasi, kegiatan ini juga diisi dengan diskusi terbuka yang membahas rencana tindak lanjut dan arah kerja sama ke depan. Diskusi tersebut diharapkan dapat menghasilkan kesepakatan bersama mengenai langkah-langkah konkret yang dapat dilakukan secara kolaboratif dalam pengembangan kapasitas investigasi kecelakaan lalu lintas di tingkat regional. Kehadiran Thailand sebagai anggota baru dalam forum ini turut memperkaya perspektif dan memperluas cakupan kerja sama yang telah terbangun sebelumnya.

Dengan penyelenggaraan *2nd South East Asian Traffic Crash Investigation Round Table Meeting* ini, KNKT menegaskan komitmennya untuk terus berperan aktif dalam forum-forum regional dan internasional yang berfokus pada peningkatan keselamatan transportasi. KNKT berharap hasil diskusi dan pertukaran pengetahuan dalam kegiatan ini dapat memberikan kontribusi nyata bagi penguatan sistem investigasi kecelakaan lalu lintas, baik di Indonesia maupun di kawasan Asia Tenggara secara keseluruhan.



## LAPORAN AWAL TERTULIS (WRITTEN PRELIMINARY REPORT) INVESTIGASI KECELAKAAN PESAWAT UDARA ATR 42-500, REGISTRASI PK-THT GUNUNG BULUSARAUNG, MAROS, SULAWESI SELATAN 17 JANUARI 2026.

Pada tanggal 17 Januari 2026, pesawat udara ATR 42-500, registrasi PK-THT, dioperasikan untuk melakukan penerbangan tidak berjadwal dari Bandar Udara Adisutjipto (WAHH), Yogyakarta menuju Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin International Airport (WAAA), Maros. Pesawat udara tersebut dioperasikan dalam rangka patroli udara dan direncanakan akan melakukan patroli di empat area fokus pemantauan.

Pesawat udara tersebut diawaki oleh dua pilot, dua awak kabin dan membawa enam penumpang yang terdiri dari seorang Flight Operation Officer (FOO), dua teknisi pesawat udara dan tiga orang petugas pemantauan (aerial surveyor).

Pada saat alat perekam data penerbangan (flight data recorder/FDR) mulai merekam data, yakni saat salah satu mesin pesawat udara dinyalakan, FDR merekam Global Navigation Satellite System (GNSS) mengalami mode Degraded. Mode tersebut berarti terdapat permasalahan pada akurasi atau integritas Global Positioning System (GPS). Selain itu, data koordinat yang terekam menunjukkan bahwa pesawat udara berada sekitar 1 Nautical Mile (NM) arah tenggara Bandar Udara Adisutjipto. Pada



saat tersebut ground receiver dari Automatic Dependent Surveillance–Broadcast (ADS-B) belum merekam data ADS-B yang dipancarkan oleh pesawat udara.

Pukul 08.09 WIB (01.09 Universal Time Coordinated/UTC), PK-THT tinggal landas dari Runway 09 Bandar Udara Adisutjipto Yogyakarta.

Berdasarkan rencana terbang (flight plan), PK-THT akan terbang mengikuti Instrument Flight Rules (IFR) dengan ketinggian jelajah 11.000 kaki. Penerbangan PK-THT kemudian diberikan pelayanan pemanduan lalu lintas udara dan pelayanan informasi penerbangan oleh personel dari penyedia jasa navigasi penerbangan.

Pukul 01.12 UTC, saat pesawat udara mencapai ketinggian 5.900 kaki, ground receiver ADS-B mulai menerima data dari PK-THT. Pada saat tersebut, posisi pesawat udara terekam sekitar 0,6 NM dari posisi pesawat udara yang terekam di FDR, dan jarak lintasan dari kedua data koordinat terlihat semakin mendekat.

Koordinat yang terekam di FDR merupakan posisi pesawat udara yang ditampilkan salah satu layar yang ada di ruang kemudi yakni pada Electronic Horizontal Situation Indicator (EHSI). Sedangkan koordinat ADS-

B yang terekam di ground receiver adalah posisi pesawat udara yang dipergunakan oleh sistem surveillance pemanduan lalu lintas penerbangan (air traffic control/ATC surveillance system) untuk menampilkan target pesawat udara di layar (situation display) petugas pemandu lalu lintas penerbangan (air traffic controller/ATCO).

Pukul 01.14 UTC, ketika pesawat udara melewati ketinggian 7.700 kaki, parameter GNSS Degrade di FDR terekam menjadi Not Degrade dan beberapa menit kemudian, lintasan penerbangan berdasarkan data FDR dan ADS-B menjadi satu (superimposed).

Pukul 01.17 UTC, pesawat udara mencapai dan maintain ketinggian jelajah 11.000 kaki.

Pukul 01.43 UTC, parameter GNSS Degrade di FDR terekam menjadi Degrade dan kondisi ini bertahan hingga akhir rekaman FDR. Sekitar satu menit kemudian, pesawat udara mulai meninggalkan ketinggian jelajah menuju ketinggian sekitar 2.000 kaki untuk melakukan patroli udara di lokasi pemantauan yang pertama.

Pukul 01.45 UTC, lintasan pesawat udara dari data FDR dan ADS-B mulai menjauh (split). Kegiatan pemantauan dilanjutkan hingga lokasi pemantauan ketiga.

Pukul 03.48 UTC, pilot melakukan kontak pertama dengan ATCO Ujung Pandang Terminal Control Area (TMA) dan diberikan pemanduan menggunakan ATC surveillance system. Pada saat tersebut pesawat udara berada di ketinggian 2.000 kaki dan pilot diberikan instruksi oleh ATCO untuk climb ke



ketinggian 6.000 kaki. PK-THT kemudian memberikan beberapa instruksi perubahan arah dan ketinggian untuk memandu pesawat udara dengan pendekatan menggunakan Instrument Landing System (ILS) menuju Runway 21.

Pada ruang udara yang dilewati pesawat udara untuk melakukan pendekatan menuju Runway 21, terdapat area dengan minimum safe altitude yang telah ditetapkan melalui ATC Surveillance Minimum Altitude Chart (SMAC). Saat pesawat udara terbang lebih rendah dari ketinggian minimum pada ATC SMAC, ATC surveillance system tidak menampilkan Minimum Safe Altitude Warning (MSAW).

Pukul 0422 UTC, Enhanced Ground Proximity Warning System (EGPWS) pada pesawat udara memberikan aural alert "TERRAIN - TERRAIN", dan diikuti "PULL UP". CVR kemudian berhenti merekam beberapa saat setelah peringatan dari EGPWS tersebut.

Pukul 04.23 UTC, PK-THT target pada situation display ATCO berubah dari surveillance target menjadi flight plan target, yang menandakan bahwa ATC surveillance system tidak mendapatkan data surveillance dari PK-THT.

Proses pencarian dan pertolongan segera dilaksanakan setelah penyedia jasa navigasi penerbangan melaporkan kejadian tersebut ke Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan.

Pada tanggal 18 Januari 2026, serpihan pesawat udara ditemukan Gunung Bulusaraung. Seluruh awak pesawat udara dan penumpang dinyatakan meninggal dan pesawat udara hancur karena benturan.

Beberapa pihak terkait, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, operator pesawat udara dan penyedia jasa navigasi penerbangan telah melakukan beberapa tindakan keselamatan. KNKT menilai tindakan tersebut sesuai dengan usaha untuk meningkatkan keselamatan sehingga tidak mengeluarkan rekomendasi.

Investigasi masih berlanjut, jika selama proses investigasi ditemukan adanya isu keselamatan, maka KNKT akan dengan segera memberitahukan kepada pihak yang terkait agar dapat segera ditindaklanjuti dan mempublikasikannya jika dibutuhkan.

KNKT akan sesegera mungkin mempublikasikan laporan akhir (Final Report) investigasi, jika memungkinkan dalam waktu 12 bulan setelah kecelakaan terjadi. Jika dalam waktu tersebut Final Report belum dapat dipublikasikan, maka KNKT akan menerbitkan pernyataan antara (interim statement) yang akan menjelaskan progres dari investigasi.

Investigasi KNKT dilakukan sesuai dengan ketentuan ICAO Annex 13 dan amanat Undang-Undang No.1 Tahun 2009, untuk mencegah kecelakaan, tidak untuk mencari

penyebab tanpa mencari kesalahan atau pertanggungjawaban. Berdasarkan Undang-Undang No.1 Tahun 2009, Pasal 359, hasil investigasi KNKT tidak dapat dipergunakan sebagai alat bukti dalam proses peradilan. Investigasi dilakukan dengan melibatkan pihak Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) Perancis sebagai Negara tempat pesawat udara dibuat dan dirancang, National Transportation Safety Board Amerika sebagai negara yang memberikan informasi relevan selama proses investigasi.

Keterlibatan beberapa negara dimaksud adalah sebagai accredited representative sesuai dengan ketentuan ICAO Annex 13.

Laporan Awal Tertulis (Written Preliminary Report) dari investigasi kecelakaan pesawat udara ATR 42-500, registrasi PK-THT dapat diunduh melalui laman resmi KNKT <https://knkt.go.id/investigasi>.

Informasi yang tersedia dalam laporan tersebut tidak ditujukan untuk dianalisis oleh pihak selain KNKT, publik diimbau untuk menunggu hasil investigasi KNKT.





## KNKT TERIMA KUNJUNGAN STUDI AMAYO DALAM PENGUATAN PEMAHAMAN KESELAMATAN LLAJ.

**K**omite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menerima kunjungan studi dari Akademi Manajemen Administrasi Yogyakarta (AMAYO) pada Rabu, 7 Januari 2026 di Kantor KNKT dalam rangka kegiatan akademik yang diselenggarakan sebagai bagian dari upaya penguatan pemahaman keselamatan transportasi. Kunjungan ini dilaksanakan sebagai pengejawantahan dari kerja sama antara KNKT dan AMAYO yang telah terjalin secara berkesinambungan sejak tahun 2022 dan terus dikembangkan melalui berbagai bentuk kolaborasi edukatif.

Kunjungan studi ini diikuti oleh mahasiswa serta dosen pendamping AMAYO dan menjadi forum pembelajaran langsung mengenai peran, tugas, serta fungsi KNKT dalam melakukan investigasi kecelakaan transportasi. Dalam kesempatan tersebut, KNKT menyampaikan materi terkait

investigasi kecelakaan LLAJ yang menitikberatkan pada upaya identifikasi faktor penyebab kecelakaan dan fatalitas, sekaligus sebagai langkah preventif agar kejadian serupa tidak terulang di masa mendatang. Materi ini sejalan dengan amanah peraturan perundang-undangan yang diemban oleh KNKT dalam melakukan investigasi terhadap keempat moda transportasi dengan kriteria kecelakaan tertentu.

Kepala Bagian Hukum, Hubungan Masyarakat, dan Kerja Sama Sekretariat KNKT, Saiful Bachri, dalam sambutannya menyampaikan bahwa kegiatan ini memiliki nilai strategis dalam membangun kesadaran keselamatan sejak dini di lingkungan akademik. Menurutnya, pemahaman yang utuh mengenai keselamatan transportasi tidak hanya penting bagi regulator dan praktisi, tetapi juga bagi generasi muda yang kelak

berpeluang untuk terlibat langsung dalam sistem transportasi nasional. Ia menegaskan bahwa KNKT terbuka untuk berbagi pengetahuan dan pengalaman investigasi sebagai bagian dari tanggung jawab moral dalam meningkatkan budaya keselamatan.

“Keselamatan transportasi adalah isu bersama yang memerlukan keterlibatan seluruh *stakeholder*. Melalui kegiatan seperti ini, kami berharap adik-adik mahasiswa dapat memahami bahwa setiap kecelakaan memiliki rangkaian faktor penyebab yang harus dianalisis secara keseluruhan, bukan untuk mencari kesalahan, tetapi untuk mencegah terulangnya kejadian serupa,”

Dari pihak AMAYO Wahyudiyono, S.E., M.M. sebagai Wakil Direktur menyampaikan apresiasi atas penerimaan dan keterbukaan KNKT dalam kegiatan kunjungan studi ini. Ia menyampaikan bahwa kunjungan ini merupakan bagian dari program studi ekskursi yang dirancang untuk memperluas wawasan mahasiswa mengenai dunia transportasi dan keselamatan. Menurutnya, interaksi langsung dengan institusi seperti KNKT memberikan nilai tambah yang signifikan bagi proses pembelajaran di kelas.

Materi utama dalam kegiatan ini disampaikan oleh Ahmad Wildan, Investigator Senior Moda LLAJ sekaligus Pelaksana Tugas Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan LLAJ KNKT. Dalam pemaparannya, Wildan menjelaskan bahwa kecelakaan lalu lintas jalan merupakan

peristiwa tidak biasa yang terjadi akibat tidak terpenuhinya sebagian atau keseluruhan standar keselamatan, baik yang berkaitan dengan pengemudi, kendaraan, jalan, muatan, maupun respons kedaruratan, yang dapat menimbulkan kerugian berupa korban manusia dan kerugian material.

Ia juga menekankan bahwa salah satu permasalahan terbesar dalam isu keselamatan jalan di Indonesia adalah kegagalan dalam mengidentifikasi potensi bahaya sejak dini. *Hazard* dapat muncul dari berbagai aspek, mulai dari kondisi pengemudi yang tidak bugar atau tidak kompeten, kendaraan yang tidak memenuhi standar pemeliharaan, desain dan pengaturan jalan yang tidak aman, hingga pengelolaan muatan dan penanganan keadaan darurat yang belum optimal.

Setiap temuan investigasi harus diterjemahkan menjadi rekomendasi keselamatan yang diharapkan bisa mencegah kecelakaan dengan penyebab yang sama terjadi kembali di masa yang akan datang,” tutur Wildan dalam sesi pemaparan.

Melalui kegiatan ini, KNKT dan AMAYO menegaskan komitmen bersama untuk terus memperkuat sinergi dalam bidang pendidikan dan keselamatan transportasi. Diharapkan, kerja sama yang telah terjalin dapat terus berlanjut dan berkembang, hingga ke depannya mampu memberikan kontribusi nyata dalam membangun sistem transportasi yang lebih selamat, andal, dan berkelanjutan.



Dokumentasi KNKT

## KUNJUNGAN SPESIFIK DPR RI, KNKT SAMPAIKAN IMBAUAN KESELAMATAN PENYEBERANGAN

**K**omite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menyampaikan paparan mengenai kesiapan sarana dan prasarana transportasi penyeberangan dalam rangka Angkutan Lebaran 2026 pada kegiatan peninjauan kesiapan infrastruktur dan layanan transportasi yang dilaksanakan bersama Komisi V DPR RI di Pelabuhan Merak. Kegiatan ini merupakan bagian dari Kunjungan Kerja Spesifik Komisi V DPR RI ke Provinsi Banten dan Provinsi Jawa Barat pada tanggal 12–14 Maret 2026 guna meninjau kesiapan infrastruktur dan layanan transportasi menjelang arus mudik dan arus balik Lebaran tahun 2026.

Dalam kesempatan tersebut, Ketua KNKT, Soerjanto Tjahjono memaparkan hasil evaluasi keselamatan pada masa puncak Angkutan Lebaran dan Natal serta Tahun Baru 2025 sebagai bahan pembelajaran untuk meningkatkan kesiapan penyelenggaraan angkutan Lebaran tahun ini. Evaluasi tersebut mencakup sejumlah aspek penting, antara lain penanganan muatan berlebih dari kendaraan, antisipasi terhadap potensi disrupsi akibat cuaca buruk pada pelabuhan penyeberangan dan jalan raya, penanganan hambatan angkutan logistik di pelabuhan, serta kesiapan tanggap darurat terhadap kecelakaan transportasi.

KNKT juga menyampaikan sejumlah temuan terkait layanan transportasi penyeberangan. Dari sisi operasional kapal, secara umum sertifikat keselamatan kapal dan sertifikat hasil pemeriksaan ketika docking masih berlaku. Namun demikian, masih ditemukan beberapa hal yang memerlukan perhatian lebih lanjut. Di antaranya adalah ketidaksesuaian antara data manifes penumpang dengan data penumpang yang ditemukan baik dalam kondisi selamat maupun meninggal, serta pencatatan informasi berat kendaraan yang masih dilakukan secara manual. Selain itu, awak kapal dalam beberapa kasus belum menyiapkan data stowage plan dan berat kendaraan secara riil sebelum keberangkatan.

Temuan lainnya menunjukkan bahwa beberapa pintu kedap, termasuk pada kamar mesin, belum selalu tertutup dengan baik selama pelayaran. Proses verifikasi Surat Persetujuan Berlayar juga masih dilakukan secara administratif tanpa pemeriksaan fisik terhadap kondisi kapal, termasuk pengecekan posisi Plimsol-Mark. Selain itu, pada sejumlah pelayaran ditemukan kendaraan yang tidak dilakukan lashing sebelum kapal berlayar.

Dalam aspek operasional pelabuhan, KNKT juga mencatat bahwa perhitungan kapasitas pelabuhan belum sepenuhnya mempertimbangkan waktu yang diperlukan untuk menyiapkan stowage plan, penyampaian informasi berat kendaraan, serta waktu yang dibutuhkan pada proses lashing kendaraan. Pada sisi keselamatan

penumpang, masih ditemukan penumpang yang berada di kendaraan maupun di geladak kendaraan selama pelayaran. Selain itu, pelaksanaan latihan tanggap darurat dinilai belum efektif, baik yang dilakukan di kapal maupun dalam kesiapan tanggap darurat secara keseluruhan.

Berdasarkan temuan tersebut, KNKT telah menyampaikan sejumlah rekomendasi kepada Menteri Perhubungan. Salah satu rekomendasi utama adalah perlunya pelaksanaan pemeriksaan fisik kapal selain pemeriksaan dokumen guna memastikan kelaiklautan kapal sebelum dioperasikan. Langkah ini dinilai penting untuk memastikan bahwa kondisi kapal benar-benar memenuhi standar keselamatan pelayaran.

KNKT juga merekomendasikan perbaikan dalam proses embarkasi kapal, termasuk peningkatan akurasi pencatatan manifes penumpang dan manifes kendaraan yang dilengkapi dengan informasi berat kendaraan. Penyusunan stowage plan juga perlu dilakukan berdasarkan berat kendaraan yang sebenarnya. Pengawasan terhadap kondisi pintu kedap pada struktur daya apung kapal, kamar mesin, serta pintu rampa perlu ditingkatkan dan dipastikan selalu dalam keadaan tertutup selama pelayaran. Selain itu, pengamatan visual perlu dilakukan untuk memastikan bahwa tinggi air tidak melebihi Plimsol-Mark ketika Surat Persetujuan Berlayar diberikan, serta memastikan penerapan lashing pada kendaraan sebelum kapal berlayar.

Dari sisi operasional pelabuhan penyeberangan, KNKT mendorong dilakukannya evaluasi terhadap batas waktu sandar kapal dengan mempertimbangkan waktu yang diperlukan untuk pelashingan kendaraan, penyampaian informasi berat kendaraan kepada awak kapal sesuai dengan stowage plan, serta pemenuhan ketentuan regulasi lainnya. Evaluasi terhadap perhitungan kapasitas pelabuhan juga perlu dilakukan dengan mempertimbangkan seluruh aspek regulasi, kenyamanan pengguna jasa, serta konsekuensi terhadap potensi panjang antrian kendaraan.

Dalam aspek perawatan sarana, KNKT menekankan pentingnya pengawasan atau pembinaan aspek teknis terhadap dok atau galangan kapal oleh regulator. Selain itu, pemasangan rakit penolong kumbang perlu dipastikan telah dilakukan sesuai dengan ketentuan dan standar dari pabrikan.

Sementara itu, dalam hal kesiapan tanggap darurat, KNKT menekankan pentingnya

memastikan bahwa EPIRB kapal dapat berfungsi dengan baik dalam kondisi darurat serta sesuai dengan registrasi kapal. Pengawasan terhadap penerapan larangan penumpang berada di kendaraan selama pelayaran juga perlu diperkuat. Di samping itu, pelaksanaan latihan tanggap darurat harus ditingkatkan sesuai dengan standar operasional prosedur yang berlaku, disertai dengan evaluasi terhadap pencatatan pelatihan yang dilakukan serta peningkatan pengawasan terhadap konsistensi perusahaan pelayaran dalam penerapan ISM Code.

Paparan KNKT tersebut menjadi bagian dari diskusi bersama para pemangku kepentingan yang hadir dalam kegiatan peninjauan di Pelabuhan Merak, yang melibatkan berbagai instansi dan stakeholder terkait guna memastikan kesiapan sarana, prasarana, dan layanan transportasi menjelang penyelenggaraan angkutan Lebaran tahun 2026.



Dokumentasi KNKT

# OPENING BULAN K3 2026

MEMBANGUN EKOSISTEM PENGELOLAAN K3 NASIONAL YANG PROFESIONAL, ANDAL, DAN KOLABORATIF

## SEMINAR KESELAMATAN TRANSPORTASI DARAT



Narasumber

**Dr. Ir. Soerjanto Tjahjono**

Ketua KNKT



### OPENING BULAN K3 PT PATRA LOGISTIK 2026, KNKT TEGASAKAN PENTINGNYA MANAJEMEN RISIKO TRANSPORTASI BBM

**K**omite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menegaskan kembali pentingnya penerapan keselamatan dan kesehatan kerja sebagai fondasi utama dalam sistem manajemen keselamatan transportasi, khususnya pada kegiatan pengangkutan bahan bakar minyak yang memiliki tingkat risiko tinggi. Penegasan tersebut disampaikan dalam kegiatan Opening Bulan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) PT Patra Logistik Tahun 2026 yang diselenggarakan pada Senin, 12 Januari 2026 di Hotel The Grove Suites Rasuna Said, Jakarta Selatan.

Dalam kegiatan tersebut, Ketua KNKT, Soerjanto Tjahjono hadir sebagai narasumber dalam seminar keselamatan transportasi darat yang menjadi bagian dari rangkaian pembukaan Bulan K3 PT Patra Logistik. Kehadiran KNKT merupakan

wujud peran lembaga sebagai mitra strategis para pemangku kepentingan transportasi dalam mendorong peningkatan keselamatan, sekaligus penguatan budaya keselamatan secara berkelanjutan di sektor distribusi energi. Pengangkutan BBM melalui moda transportasi darat memiliki karakteristik bahaya yang khas karena sifat muatan yang mudah terbakar, beracun, dan berpotensi menimbulkan ledakan, sehingga membutuhkan pengelolaan risiko yang sistematis dan disiplin yang tinggi dalam implementasi keselamatan dan kesehatan kerja.

Ketua KNKT dalam kesempatan tersebut menekankan bahwa keselamatan tidak boleh dipandang sebagai formalitas atau sekadar pemenuhan regulasi, melainkan harus menjadi cara berpikir dan cara bekerja setiap insan transportasi.

“Keselamatan adalah investasi jangka panjang, bukan beban operasional. Setiap upaya pencegahan melalui penerapan K3 yang konsisten akan menjadi pelindung bagi manusia, lingkungan, dan aset, serta menjaga keberlanjutan operasi transportasi.”, tegas Soerjanto dalam sambutannya.

Materi yang disampaikan KNKT menyoroti bahwa penerapan K3 pada mobil tangki BBM harus dimulai dari identifikasi bahaya dan analisis risiko yang menyeluruh, dilanjutkan dengan pengendalian risiko melalui prosedur kerja yang baku, kesiapan sarana dan armada, serta peningkatan kompetensi sumber daya manusia. Faktor manusia, seperti disiplin, kelelahan, kepatuhan terhadap standar operasional prosedur, dan kesadaran akan risiko, menjadi salah satu kunci utama dalam pencegahan kecelakaan. Selain itu, kondisi teknis kendaraan, kelengkapan peralatan keselamatan, serta kesiapan dalam penanganan keadaan darurat juga memiliki peran yang tidak terpisahkan dalam sistem keselamatan pengangkutan BBM.

KNKT juga menegaskan pentingnya membangun budaya keselamatan yang kuat di seluruh lini organisasi. Budaya keselamatan hanya dapat terwujud apabila terdapat komitmen manajemen, kompetensi yang memadai, serta kesadaran berkelanjutan bahwa risiko selalu ada dan harus dikelola secara aktif. Dalam konteks ini, pelaporan bahaya, evaluasi berkala, dan pembelajaran dari setiap potensi kegagalan menjadi bagian

dari proses peningkatan keselamatan yang berkesinambungan. Pendekatan pencegahan melalui sistem yang efektif diyakini mampu memutus rantai terjadinya kecelakaan sebelum menimbulkan dampak yang lebih besar.

PT Patra Logistik sebagai perusahaan yang bergerak di bidang logistik energi dinilai memiliki peran strategis dalam memastikan distribusi BBM yang aman dan andal. Melalui peringatan Bulan K3 Tahun 2026, perusahaan menunjukkan komitmennya untuk terus memperkuat kesadaran dan keterlibatan seluruh pekerja dalam penerapan keselamatan dan kesehatan kerja. Kegiatan ini juga menjadi momentum untuk menyelaraskan kebijakan perusahaan, praktik operasional, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku agar keselamatan menjadi bagian integral dari setiap aktivitas kerja.

Menutup paparannya, Ketua KNKT mengingatkan bahwa tingkat keselamatan ditentukan oleh sistem yang dirancang dan dijalankan dengan benar. “Keselamatan itu hasil dari disiplin, kepedulian, dan komitmen bersama. Jika sistem keselamatan dibangun dengan baik, maka risiko dapat dikendalikan dan kecelakaan dapat dicegah,” ujarnya. KNKT berharap sinergi antara regulator, operator, dan seluruh pemangku kepentingan dapat terus diperkuat guna mewujudkan transportasi yang selamat dan berkelanjutan, khususnya dalam mendukung kelancaran distribusi energi nasional.



KNKT melakukan investigasi terhadap kejadian anjlokkan KA 3100 (Barapati) di Petak Jalan Stasiun Serdang - Stasiun Payakabung, Sumatera Selatan.



KNKT melaksanakan sejumlah kegiatan monitoring Angkutan Lebaran 2026, salah satunya di Pelabuhan Gilimanuk, Bali (16/3). Kunjungan ke lapangan dilakukan dengan berkoordinasi dengan UPP, BPTD, dan cabang ASDP setempat. KNKT terus menekankan keselamatan sebagai prioritas utama dalam operasional pelayaran.



Ketua KNKT turut mendampingi Komisi V DPR RI dalam kunjungan kerja peninjauan Standar Pelayanan Minimal (SPM) Jalan Tol ke Provinsi Jawa Barat pada Kamis, 15 Januari 2026.



Ketua KNKT menghadiri kegiatan Apel Keselamatan dan Buka Puasa Bersama Pramudi Transjakarta pada Kamis, 26 Februari 2026. Kegiatan ini menjadi momentum untuk meneguhkan komitmen bersama dalam mewujudkan layanan Transjakarta yang selamat, tertib, dan andal, sekaligus mempererat kebersamaan seluruh pemangku kepentingan.



Ketua KNKT menghadiri Rapat Koordinasi Persiapan Penyelenggaraan Angkutan Lebaran Tahun 2026. Kegiatan ini bertujuan untuk meningkatkan pelayanan terhadap keselamatan, keamanan, kelancaran dan ketertiban, serta mengantisipasi lonjakan pergerakan masyarakat selama masa angkutan lebaran tahun 2026.

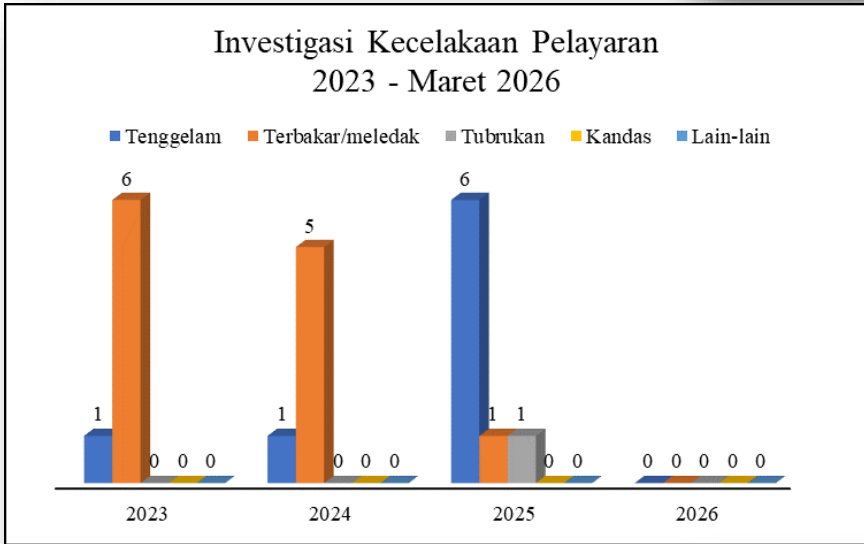
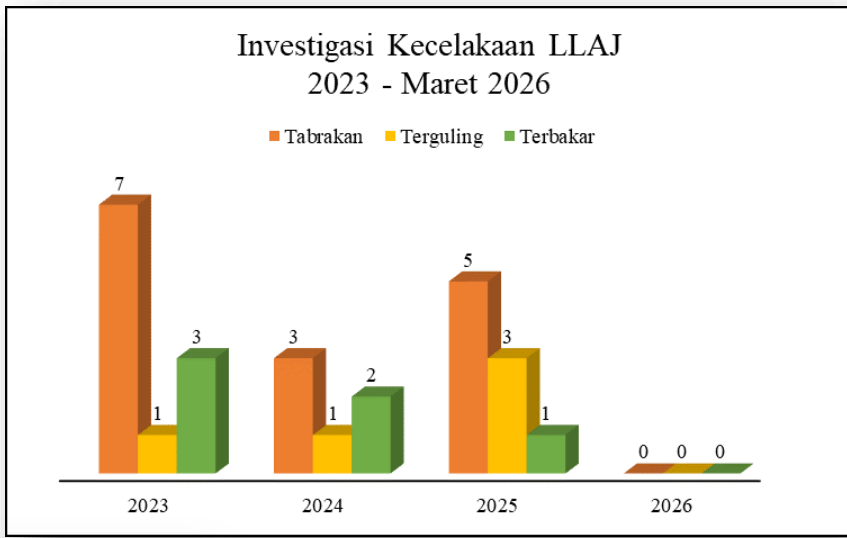


Ketua KNKT hadir dalam acara Safety Meeting bertajuk "Peran Strategis Kepemimpinan CEO Guna Mendorong Transformasi Budaya Keselamatan Penerbangan Nasional", pada Rabu, 25 Februari 2026 di Kantor Pusat Kementerian Perhubungan. Kegiatan ini menjadi bagian dari upaya bersama untuk meningkatkan standar keselamatan penerbangan sipil di Indonesia.

# INFOGRAFIS



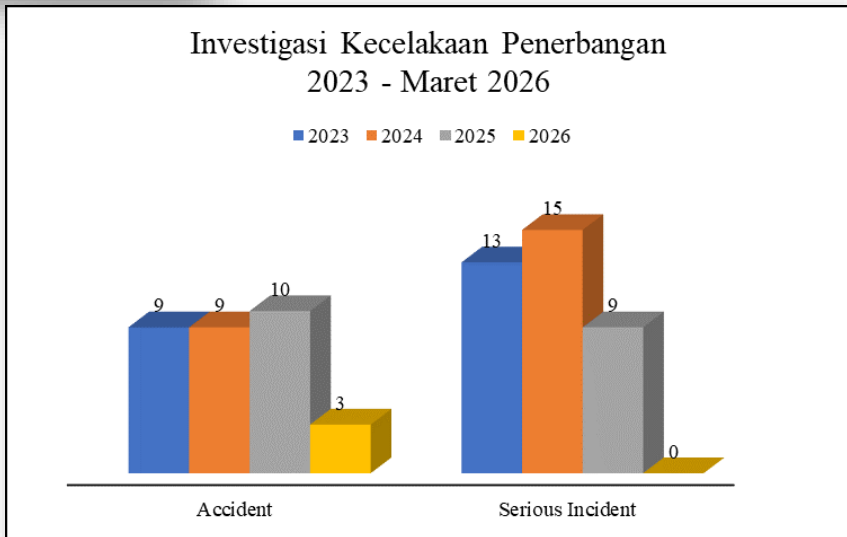
LLAJ



PELAYARAN



PENERBANGAN



KERETA API

