



BULETIN KNKT



Gedung Perhubungan

Lantai 3 Jl. Medan Merdeka Timur No. 5

Jakarta – 10110 Indonesia



@knkt_RI



@knkt_RI



knkt.dephub.go.id



knkt.dephub

TIM REDAKSI

PELINDUNG

KETUA KNKT
WAKIL KETUA KNKT
PARA KASUBKOM

PIMPINAN REDAKSI HERSON

REDAKTUR PELAKSANA R. IRDRIANTONO

DEWAN REDAKSI
ANGGO ANUROGO
DANI IRAWAN
DIAN SUSANTI

TIM EDITORIAL

TIM HUMAS & DATIN,
INVESTIGATOR KECELAKAAN
TRANSPORTASI

FOTOGRAFER

YAYAT SUPRIYATNA
TITO ALVI NUGROHO
ULFIANA AMIN
PUNGKI SARIADI
NADIA
TIA
GUSTAF
ARIF



Kata Pengantar 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 membutuhkannya.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR KETUA KNKT	2
BERITA UTAMA	3-14
FOKUS BERITA	15- 32
INFOGRAFIS	33
GALERI FOTO	34-35



PERALATAN KESELAMATAN KAPAL PERIKANAN BELUM OPTIMAL

Terhitung sebanyak 483 insiden kecelakaan kapal jenis perikanan dengan korban meninggal dunia sejumlah 443 jiwa dalam kurun waktu 2018-2021 dan pada kurun waktu tersebut Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) telah melaksanakan investigasi terhadap kecelakaan dimaksud. Soerjanto Tjahjono selaku ketua KNKT menekankan bahwa hal ini harus segera dibenahi mengingat banyaknya jumlah kecelakaan dan korban jiwa. KNKT menilai terhadap pelayaran kapal-kapal ikan dari tahun ketahun kecelakaannya tidak berkurang, bahkan bertambah banyak.

Guna menekan fatalitas dan menindaklanjuti hasil *Focus Group*

Discussion (FGD) yang dilaksanakan di Pati 17 November 2021 lalu, maka pada 15 Desember 2021 KNKT mengadakan pertemuan bersama beberapa instansi terkait membahas keselamatan kapal perikanan dan mencari solusi atas permasalahan yang dialami oleh para nelayan.

Pembahasan lanjutan kembali dilaksanakan pada 13 Januari 2021 di Gedung Kantor KNKT bersama Deputy Bidang Koordinasi Sumber Daya Alam Maritime Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, serta Direktur Kapal Perikanan dan Alat Penangkapan Ikan, Direktorat Jenderal Perikanan

Tangkap, Kementerian Kelautan dan Perikanan.

KNKT mempertanyakan, bagaimana bisa kapal perikanan yang mempunyai ukuran *Gross Tonnage* (GT) kecil mampu dan dapat berlayar pada kondisi cuaca yang buruk, seharusnya kapal perikanan berlayar sesuai spesifikasi kapal yang telah ditentukan. Lokasi pelayarannya berdasarkan dimana banyak ikan dan nelayan kapal ikan akan mengarahkan kapalnya kesana.

Turut mempertanyakan tindakan yang akan dilakukan oleh kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) untuk peningkatan keselamatan kapal perikanan, sehingga dapat menekan angka kecelakaan kapal perikanan. KNKT telah memberikan rekomendasi keselamatan kepada KKP dari tahun 2014, namun rekomendasi KNKT tersebut hingga saat ini belum dapat ditindaklanjuti atau masih berstatus *open*.

Perlu juga diatur, bagaimana spesifikasi kapal agar menyesuaikan dengan jumlah

awak kapal yang berada di atas kapal. Kapal kecil namun awak kapal ada yang sampai 30 orang. Walaupun pengawakan kapal-kapal perikanan memiliki teknologi yang tidak sulit (padat karya) namun tetap diperhatikan kapal harus layak dari sisi kemanusiaan. Kualifikasi awak kapal juga harus diperhatikan dan ditingkatkan.

Hasil temuan KNKT di lapangan menunjukkan bahwa peralatan di atas kapal seperti *Vessel Monitoring System* (VMS) belum optimal dilaksanakan dan standarisasi terkait radio (peralatan navigasi) di atas kapal belum ada.

Sebelum berlayar agar memastikan memperoleh informasi cuaca dari BMKG. Apakah kapal perikanan tersebut sanggup berlayar di kondisi cuaca tersebut. KNKT meminta agar KKP dapat mengidentifikasi masalah-masalah yang ada di kapal-kapal perikanan agar dapat menentukan mitigasinya, sehingga semakin berkurang kecelakaan kapal perikanan.





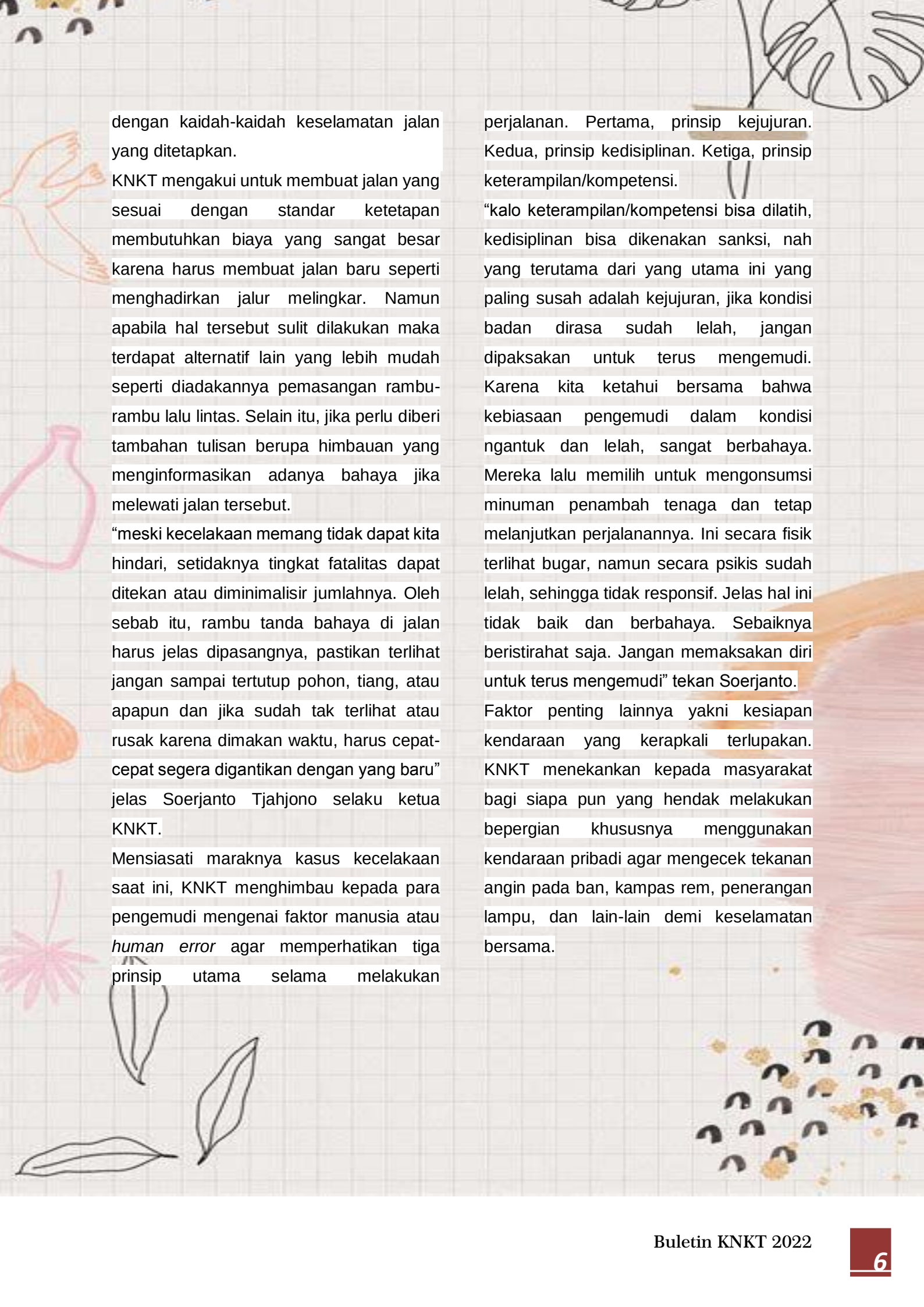
MARAKNYA KEJADIAN KECELAKAAN MODA TRANSPORTASI DARAT

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) turut berbela sungkawa atas tragedi kecelakaan yang terjadi khususnya dalam kurun waktu belakangan ini hingga merenggut korban jiwa atau luka-luka, selaku instansi yang bertugas melakukan pengawasan terhadap keselamatan transportasi KNKT terus berupaya keras menekan angka kecelakaan serta tingkat fatalitas agar semakin minim resiko kejadiannya.

Berdasarkan hasil analisis dan evaluasi berbagai kejadian, dapat ditarik benang merah bahwa sejumlah kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh beberapa faktor seperti faktor manusia atau *human error*,

faktor kendaraan, dan faktor lainnya. Namun fakta di lapangan menunjukkan bahwa mayoritas terjadinya kecelakaan yaitu akibat faktor geometrik jalan, hal ini meliputi tentang penampang melintang, penampang memanjang, maupun aspek lain yang berkaitan dengan bentuk fisik jalan.

Permasalahan terbesar di Indonesia adalah jalan yang bukan secara sengaja dibangun melainkan jalan yang terlebih dahulu sudah ada, kemudian karena adanya perkembangan zaman maka jalan tersebut diperlebar dan diperkeras agar menjadi bagus, sehingga jalan yang ada ini tercipta tanpa melalui tahapan-tahapan sesuai



dengan kaidah-kaidah keselamatan jalan yang ditetapkan.

KNKT mengakui untuk membuat jalan yang sesuai dengan standar ketetapan membutuhkan biaya yang sangat besar karena harus membuat jalan baru seperti menghadirkan jalur melingkar. Namun apabila hal tersebut sulit dilakukan maka terdapat alternatif lain yang lebih mudah seperti diadakannya pemasangan rambu-rambu lalu lintas. Selain itu, jika perlu diberi tambahan tulisan berupa himbauan yang menginformasikan adanya bahaya jika melewati jalan tersebut.

“meski kecelakaan memang tidak dapat kita hindari, setidaknya tingkat fatalitas dapat ditekan atau diminimalisir jumlahnya. Oleh sebab itu, rambu tanda bahaya di jalan harus jelas dipasangnya, pastikan terlihat jangan sampai tertutup pohon, tiang, atau apapun dan jika sudah tak terlihat atau rusak karena dimakan waktu, harus cepat-cepat segera digantikan dengan yang baru” jelas Soerjanto Tjahjono selaku ketua KNKT.

Mensiasati maraknya kasus kecelakaan saat ini, KNKT menghimbau kepada para pengemudi mengenai faktor manusia atau *human error* agar memperhatikan tiga prinsip utama selama melakukan

perjalanan. Pertama, prinsip kejujuran. Kedua, prinsip kedisiplinan. Ketiga, prinsip keterampilan/kompetensi.

“kalo keterampilan/kompetensi bisa dilatih, kedisiplinan bisa dikenakan sanksi, nah yang terutama dari yang utama ini yang paling susah adalah kejujuran, jika kondisi badan dirasa sudah lelah, jangan dipaksakan untuk terus mengemudi. Karena kita ketahui bersama bahwa kebiasaan pengemudi dalam kondisi ngantuk dan lelah, sangat berbahaya. Mereka lalu memilih untuk mengonsumsi minuman penambah tenaga dan tetap melanjutkan perjalanannya. Ini secara fisik terlihat bugar, namun secara psikis sudah lelah, sehingga tidak responsif. Jelas hal ini tidak baik dan berbahaya. Sebaiknya beristirahat saja. Jangan memaksakan diri untuk terus mengemudi” tekan Soerjanto.

Faktor penting lainnya yakni kesiapan kendaraan yang kerap kali terlupakan. KNKT menekankan kepada masyarakat bagi siapa pun yang hendak melakukan bepergian khususnya menggunakan kendaraan pribadi agar mengecek tekanan angin pada ban, kampas rem, penerangan lampu, dan lain-lain demi keselamatan bersama.

Jakarta, 11 Februari 2022



KNKT DUKUNG AHM DALAM PEMBENTUKKAN ACCIDENT RESEARCH CENTER

Dalam rangka mendukung program pengembangan keselamatan khususnya kendaraan bermotor roda dua melalui *Accident Research Center*, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dan PT Astra Honda Motor (AHM) sepakat menjalin kerja sama. Hal ini merupakan bentuk sinergi AHM bersama dengan pemerintah dalam mewujudkan keselamatan dan kenyamanan berkendara di jalan raya. Penandatanganan nota kesepahaman atas kerja sama ini dilakukan oleh Marketing Director AHM, Thomas Wijaya dan Ketua

KNKT, Dr. Ir. Soerjanto Tjahjono di Auditorium Gedung Selatan, PT Astra Honda Motor, Jakarta Utara pada 11 Februari 2022.

KNKT bersama AHM akan melibatkan sumber daya yang dimiliki untuk saling mendukung, meningkatkan, dan mengembangkan program keselamatan berkendara dalam upaya meningkatkan efektifitas edukasi yang dilakukan untuk masyarakat demi terwujudnya keselamatan berkendara.

Adapun ruang lingkup nota kesepahaman ini meliputi konsultasi dan pertukaran data

dan/atau informasi, penelitian, pelatihan, dan pengembangan program keselamatan berkendara, riset/survei pasca edukasi yang dilakukan oleh pengemudi sepeda motor, kolaborasi investigasi kecelakaan lalu lintas kendaraan sepeda motor, pengembangan edukasi keselamatan berkendara, mendukung Astra Honda Motor *Accident Research Center*, pengembangan SDM di bidang kendaraan bermotor roda dua, program pertukaran SDM di bidang kendaraan bermotor roda dua, dan promosi program keselamatan kendaraan bermotor roda dua.

Soerjanto menyampaikan apresiasi atas inisiatif Astra Honda Motor *Accident Research Center* yang senantiasa melakukan evaluasi bagaimana dan sampai sejauh mana efektifitasnya hingga mendapat hasil bahwa sudah dilakukan *safety riding* namun angka kecelakaan masih belum signifikan turun, serta tidak berhenti melakukan kajian-kajian yang berkontribusi untuk meningkatkan keselamatan kendaraan khususnya roda dua.

“terima kasih kepada AHM telah mengajak KNKT untuk sama-sama mempelajari dan mencari solusi terhadap hal apa saja yang bisa meningkatkan keselamatan terutama untuk kendaraan bermotor roda dua”, ujarnya.

Hasil investigasi KNKT selama dalam kurun waktu 3 tahun belakangan ini

menyimpulkan bahwa kecelakaan yang dialami oleh pengendara kendaraan roda dua disebabkan oleh faktor kedisiplinan, di mana aktifitas berkendara sehari-hari seperti tidak mengenakan helm, bermuatan lebih dari dua orang, melawan arus, sudah menjadi suatu hal lumrah yang justru sebenarnya sangatlah berbahaya. Selain itu, kebiasaan tersebut secara tidak langsung bersifat turun temurun antar generasi selanjutnya yang terbiasa melihat orang tua, keluarga, atau temannya melakukan ketidak disiplin di jalan.

“sehingga menjadi jelas nantinya, apa pr pemerintah, apa pr ATPM, dan apa pr bagi masyarakat. diharapkan dari penelitian-penelitian ini dapat menghasilkan hasil yang spesifik, jadi akan ada riset tentang bagaimana peningkatan kedisiplinan, bagaimana *safety riding*, apakah perlu dimodifikasi agar bisa lebih *relate* sehingga lebih mengena atau lebih dekat dengan masyarakat”, kata Soerjanto.

Ke depannya KNKT berharap dapat bekerja sama dengan sekolah-sekolah, Kementerian Pendidikan dan Kementerian Kebudayaan mengenai pembentukan karakter untuk berkeselamatan berkendara. “semoga penelitian kecelakaan ini bisa ditangani secara serius dan menghasilkan rekomendasi-rekomendasi atau masukan-masukan yang efektif untuk dilaksanakan dan realistis untuk diterapkan”, tutup Soerjanto.



FAKTOR BERBAHAYA TRANSPORTASI DALAM PENGANGKUTAN CBRN

Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), Soerjanto Tjahjono sebagai *Keynote Speaker* pada *Workshop ODC US Embassy* terkait *Strategic Level Chemical, Biological, Radiological, Nuclear (CBRN)* yang digelar oleh Kementerian Pertahanan dan US *Defense Threat Reduction Agency (DTRA)* di Sari Pacific Hotel Jakarta pada 22 Februari 2022.

Perkembangan dan pemanfaatan ilmu pengetahuan serta teknologi di bidang CBRN semakin pesat, namun berpotensi menimbulkan bahaya dan dapat disalahgunakan yang berdampak terhadap manusia dan lingkungan. Sehubungan dengan tingkat resiko yang sangat tinggi terhadap manusia dan lingkungan ini, maka perlu diadakannya peningkatan kemampuan di bidang manajemen resiko CBRN.

“Dengan CBRN kita merasakan manfaat pupuk untuk tanaman, obat-obatan untuk keperluan medis, cairan pembersih untuk keperluan rumah tangga, hingga nuklir untuk keperluan energi dan industri. Namun demikian, CBRN memiliki bahaya (hazard) yang unik. Bahaya ini berbeda dengan substansi yang biasanya sering kita temui dalam aktivitas sehari-hari. Resiko dapat timbul ketika bahaya tidak tertangani sesuai rencana. Rantai perjalanan suatu zat yang termasuk kategori CBRN adalah salah satu contoh bahaya”, tutur Soerjanto dalam paparannya.

Proses transportasi turut melibatkan banyak faktor yang menimbulkan bahaya. Beberapa faktor yang terkadang muncul ketika kecelakaan pengangkutan CBRN dapat berupa kebocoran, kesalahan penanganan, pencampuran zat berbahaya, kendaraan

terbalik atau terguling, dan pengemasan yang tidak benar.

Soerjanto mengingatkan agar hal ini perlu menjadi perhatian serius dan hati-hati “CBRN tidak dapat kita anggap sepele dengan menganggapnya sebatas zat-zat yang digunakan dalam bom kimia atau bom biologi, karena faktanya substansi kimia, biologi, atau nuklir yang ada dalam kehidupan sehari-hari yang kerap kita gunakan pun juga bisa menjadi bahaya. Bahkan, ketika terjadi kecelakaan, kesalahan penanganan juga bisa memicu bahaya yang lebih besar”, himbaunya.

Sasaran yang akan dicapai dalam kegiatan ini adalah meningkatnya pengetahuan dan pemahaman tentang bahaya CBRN dengan merumuskan kebijakan tentang penanggulangan dampak bahaya CBRN, sekaligus menetapkan langkah-langkah yang perlu dilakukan untuk meminimalisir korban jiwa dan pemangku kepentingan di Indonesia dapat menyikapinya secara cepat, tepat, dan efektif.

Dibutuhkan penyiapan strategi yang sederhana bagi penanganan korban CBRN

yang harus dipahami oleh seluruh pihak terkait dengan skenario yang jelas dan pelatihan serta simulasi penanganan bahaya CBRN yang dilakukan sesering mungkin, serta dibutuhkan upaya sistematis dan progresif yang berkelanjutan untuk membangun kolaborasi internasional di masa mendatang dalam penanganan ancaman CBRN.

Diharapkan workshop ini dapat bermanfaat, membawa dampak besar berupa ilmu yang berharga bagi semua pihak tentang ancaman bahaya yang disebabkan oleh dampak paparan CBRN, dapat sama-sama menyatukan pola pikir, pola sikap dan pola tindak dalam menangkal, mencegah, menanggulangi dan menangani masalah kesehatan yang ditimbulkannya, demi menjaga Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Selain itu, diharapkan melalui adanya kerja sama yang baik dengan pemerintah Amerika Serikat akan menghasilkan penguatan hubungan antara Indonesia dan Amerika Serikat di masa mendatang.



KERJA SAMA KNKT DAN BASARNAS

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) bersama Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan (BASARNAS) sepakat menjalin kerja sama. Kerja sama dalam bentuk nota kesepahaman ini merupakan bentuk sinergi antar lembaga pemerintah dalam bidang pencarian dan pertolongan pada kecelakaan transportasi. Penandatanganan nota kesepahaman atas kerja sama ini dilaksanakan pada rangkaian acara Rapat Kerja Nasional Basarnas “Cepat Tanggap Indonesia Maju”, 23

Februari 2022 di Gedung Basarnas, Jakarta.

Nota Kesepahaman ini dimaksudkan untuk memanfaatkan dan mengoptimalkan sumber daya yang dimiliki oleh KNKT dan Basarnas dengan memperhatikan batas kemampuan serta mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi para pihak untuk mewujudkan hubungan yang saling menguntungkan, saling menghormati, dan saling mendukung berdasarkan prinsip keadilan serta keseimbangan, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Adapun ruang lingkup nota kesepahaman ini meliputi berbagi pakai data dan informasi, kerja sama dalam bidang investigasi kecelakaan transportasi, pelatihan operasi pencarian dan pertolongan, pemanfaatan sumber daya, dan peningkatan kapasitas sumber daya manusia.

“Kita berharap dengan adanya kerja sama ini, pencarian dan pertolongan dalam konteks kecelakaan transportasi akan bisa dilaksanakan dengan lebih efektif dan efisien. KNKT juga sangat mengapresiasi bantuan-bantuan dari Basarnas selama ini dalam proses pencarian barang bukti di kecelakaan-kecelakaan transportasi”, ujar Wakil Ketua KNKT, Haryo Satmiko, pada saat dimintai keterangan di Gedung Basarnas, Jakarta Pusat.

Di lapangan, KNKT dan Basarnas kerap melakukan kerja sama operasional dalam bidang pencarian pada kejadian kecelakaan transportasi. Salah satu kecelakaan besar yang membutuhkan sinergi antara KNKT dan Basarnas adalah kecelakaan jatuhnya Sriwijaya Air SJY-182 di perairan kepulauan seribu Januari 2021, yang mana membutuhkan waktu tiga hari untuk menemukan *Black Box* pesawat dan pada akhirnya diserahkan kepada KNKT oleh Basarnas.

“Selamat ulang tahun juga yang ke-50 untuk Basarnas. Semoga ke depannya dapat lebih bersinergi lagi untuk menanggulangi kecelakaan-kecelakaan transportasi”, tutup Haryo.





PERESMIAN FASILITAS REHAT PENGEMUDI PT TRANSPORTASI JAKARTA

Menindaklanjuti hasil rekomendasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dan sebagai langkah wujud nyata perbaikan serta peningkatan keselamatan khususnya pada transportasi publik, PT Transportasi Jakarta mengadakan acara peresmian fasilitas rehat pengemudi tanggal 24 Februari 2022 di Halte Transjakarta Ragunan, Jakarta Selatan.

Ketua KNKT, Soerjanto Tjahjono menyampaikan rasa terima kasih sekaligus apresiasi terhadap langkah yang telah dilakukan oleh PT Transjakarta, “KNKT itu tugasnya selain investigasi juga memprovokasi, jadi kami berterima kasih, senang sekali rasanya salah satu solusi dari permasalahan yang ada mengenai

bagaimana cara kita mencegah kelelahan karena sebagian besar atau 80% kecelakaan itu disebabkan karena masalah *human factor* mulai teratasi. Sekali lagi terima kasih atas peran dari teman-teman transjakarta untuk menindaklanjuti rekomendasi yang KNKT berikan dan kami akan tetap bersama mewujudkan peningkatan keselamatan”.

“Dengan adanya fasilitas tempat peristirahatan pengemudi ini, bagi yang merasa capek akan bisa rileks sebentar dan juga disediakan air minum karena kalo manusia kekurangan air artinya cairan di otak berkurang, salah satu akibatnya adalah kelelahan atau *fatigue* yang hebat”, terangnya.

Saat ini PT Transjakarta sedang melakukan pembinaan terhadap kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) demi terlaksananya program Transjakarta Bus Academy untuk seluruh pramudi, baik milik swakelola maupun mitra operator yang akan dibekali hal-hal penting terkait pengoperasionalan. Seperti pengetahuan dan teknik mengemudi yang berkeselamatan, antisipatif, dan ekonomis. Baik ketika berada di dalam koridor Transjakarta, maupun saat beroperasi di kondisi *mixed-traffic*. Selain itu, pengemudi juga akan diberikan pendidikan karakter agar dapat berkendara dengan lebih baik lagi, taat pada aturan berlalu lintas, dan melayani pelanggan dengan prima. Hal ini selaras dengan program KNKT bersama Kementerian Perhubungan yaitu mengadakan sekolah khusus pengemudi demi menciptakan kualitas SDM pengemudi yang berkualitas. Kedua program ini merupakan upaya peningkatan kualitas layanan dalam segala aspek, dalam hal ini terkait profesionalitas SDM.

“Dan kita harapkan dalam waktu dekat ini selain masalah-masalah dari keselamatan itu banyak, tidak bisa satu per satu kita abaikan tapi satu per satu kita hilangkan. Kita akan terus melakukan evaluasi, jadi pekerjaan ini sifatnya *continue* (berkelanjutan) terus bergulir dan kami KNKT ingin menjadikan

transjakarta menjadi *role model* untuk transportasi di Indonesia. Tugasnya transjakarta itu berat karena transportasi transjakarta ini sebagai etalase Indonesia di muka dunia”, ujar Soerjanto.

Bus academy adalah program pertama yang ada di Indonesia, KNKT sangat berharap bahwa dengan adanya pelatihan baik internal maupun mitra dari transjakarta ini didapatkan hasil yang maksimal. Dengan adanya fasilitas peristirahatan yang pertama di Indonesia dengan kualitas sebaik tempat istirahat pilot di Bandara, diharapkan ke depannya masyarakat Indonesia bisa saling menghormati pengemudi. Hal-hal seperti ini merupakan bagian dari kewajiban kita semua untuk menjaga agar pengemudi menjalankan tugasnya secara baik. Tidak sebagai tumpuan atas semua kesalahan atau kecelakaan yang terjadi, tapi kita memberikan apa yang mereka butuhkan. Adanya fasilitas istirahat yang baik ini bagian dari salah satu bagaimana kita mencapai standar pelayanan minimum agar keselamatan bisa lebih ditingkatkan.

KNKT juga menghimbau kepada masyarakat untuk lebih bersabar mengingat perbaikan-perbaikan yang dilaksanakan dalam rangka peningkatan keselamatan khususnya pada transportasi publik memerlukan waktu yang tidak sedikit agar dapat terselesaikan.



KERJA SAMA KNKT DAN ITS DALAM BIDANG KESELAMATAN TRANSPORTASI

Pelaksanaan kegiatan *Memorandum of Understanding /* Nota Kesepahaman yang dilakukan antara Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dengan Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) tentang pendidikan, penelitian, pengabdian masyarakat, dan pengembangan sumber daya di bidang keselamatan transportasi telah berlangsung pada 24 Maret 2022 di Surabaya.

Adapun ruang lingkup kerja sama tersebut meliputi bidang pendidikan, penelitian, pengabdian masyarakat, pengembangan

kapasitas sumber daya manusia, penggunaan fasilitas bersama, pertukaran data dan informasi, serta kegiatan lain yang disepakati oleh KNKT dan ITS.

Nota Kesepahaman ini bermaksud untuk mewujudkan hubungan yang saling menguntungkan, saling menghormati dan saling mendukung berdasarkan prinsip keadilan serta keseimbangan, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pendidikan, penelitian dan pengabdian kepada masyarakat untuk mendukung peningkatan mutu akademik.

Selain itu, nota kesepahaman ini bertujuan sebagai dasar pelaksanaan kegiatan untuk mendukung penyelenggaraan Tridharma Perguruan Tinggi dengan memanfaatkan sumber daya yang dimiliki antar keduanya sesuai dengan tugas dan fungsi masing-masing.

Soerjanto Tjahjono selaku ketua KNKT dalam sambutannya menyampaikan bahwa *investigation report* atau laporan-laporan investigasi yang disusun oleh KNKT memerlukan proses evaluasi yang sifatnya dapat diuji secara *scientific*. Oleh sebab itu, KNKT melakukan kerja sama dengan beberapa perguruan tinggi sesuai dengan bidang keahliannya. Salah satunya yaitu ITS yang pada bidang riset khususnya di transportasi telah melahirkan banyak inovasi, antara lain sepeda motor Gesit, kapal tanpa awak, mobil listrik, dan lain-lain. “kita ini harus bisa berpikir 10-15 tahun mendatang untuk transportasi di Indonesia ini mau dibikin seperti apa dan bagaimana, apa saja SDM yg perlu disiapkan, bagaimana kualitasnya,” ujar Soerjanto. Soerjanto berharap agar kejadian yang saat ini dialami oleh mobil listrik berupa tidak

adanya persiapan SDM yang secara khusus mampu menangani permasalahan mobil listrik tidak lagi terjadi pada yang lainnya, sehingga SDM perlu dipersiapkan sedari sekarang untuk 10-15 tahun yang akan datang seiring dengan berkembangnya zaman.

“contohnya masalah mobil listrik, kelayakan mobil listrik kan bukan hanya dilihat dari fisik saja tapi ada komputernya, ada mesinnya, ada elektroniknya, dan segala macam lainnya, bagaimana kita bisa melihat suatu sistem itu laik dioperasikan dan lulus uji tipe hanya melalui fisik,” jelasnya.

Selain itu, penting juga untuk perlu dipikirkan mengenai *maintenance* atau perawatan sarana, prasarana, dan operasional armada transportasi. Soerjanto menghimbau kepada ITS agar dibuatkan jurusan ilmu *maintenance* yang saat ini masih sangat jarang ditemukan padahal sebenarnya hal tersebut merupakan hal yang sangat luar biasa yang ke depannya pasti sangat berguna dan akan bisa dikembangkan guna meningkatkan keamanan transportasi di Indonesia.





HAZARD TERBESAR ADALAH SAAT KITA GAGAL MENGENALI HAZARD

Soerjanto Tjahjono selaku Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menjadi narasumber dalam kegiatan *Focus Group Discussion* (FGD) sidang para pakar keselamatan transportasi darat dengan tema “Komitmen Bersama dalam Rangka Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan” yang digelar secara *hybrid* oleh Ditjen Perhubungan Darat Kemenhub pada 23 Maret 2022.

Mengacu berdasarkan data Kepolisian Negara Republik Indonesia, jumlah kematian akibat kecelakaan LLAJ yang terjadi sepanjang tahun 2020 mencapai 23.529 jiwa atau setara dengan 3 jiwa meninggal dunia setiap jamnya. Jumlah tersebut mengalami peningkatan di tahun ini hingga mencapai 25.000 jiwa. Dari total korban kecelakaan di jalan, sebanyak 95 persen beban produksi angkutan barang dan 85 persen angkutan penumpang bertumpu di jalan. Kondisi ini diperparah dengan adanya kendaraan *Over Load Over Dimension* (ODOL) yang berdampak pada

kerusakan jalan dan memicu terjadinya kecelakaan.

Menteri Perhubungan, Budi Karya Sumadi mengungkapkan belakangan ini kasus kecelakaan lalu lintas marak melibatkan kendaraan angkutan umum baik angkutan barang maupun angkutan penumpang. Serta sejumlah penyebab masih tingginya angka kecelakaan lalu lintas di jalan, antara lain karena faktor cuaca, sarana, dan prasarana transportasi darat. Terkait hal tersebut, Kementerian Perhubungan melalui Ditjen Perhubungan Darat berkomitmen untuk menangani permasalahan tersebut.

Hal yang sama juga disampaikan dalam paparan yang disampaikan Soerjanto, kasus kecelakaan kerap kali disebabkan oleh beberapa faktor dengan faktor penyebab utama yaitu *fatigue* atau kelelahan, “hal ini berkontribusi $\pm 60\%$ pada penyebab kecelakaan, banyak pengemudi yang tidak memiliki hari libur dan jam kerja

yang sesuai dengan aturan Depnaker, juga tidak memiliki kualitas istirahat yang baik, sehingga kondisi ini memicu pengemudi akan mengalami kelelahan ataupun mengakibatkan meningkatnya emosional pengemudi yang akhirnya menyebabkan kecerobohan dan kecelakaan” jelasnya.

Soerjanto Tjahjono menyampaikan bahwa terdapat beberapa catatan penting yang berdasarkan hasil investigasi yang dilakukan oleh KNKT yakni, kurang optimalnya implementasi dan pengawasan terkait peraturan/regulasi di lapangan, belum adanya KPI untuk mengukur tingkat efektifitas peraturan/regulasi dan penentuan pihak yang bertanggung jawab, masih banyaknya regulasi tumpang tindih yang kerap kali sulit untuk diimplementasikan dan bahasanya yang kurang mudah dipahami.

Selain itu, perlu adanya sinkronisasi regulasi antar Direktorat, Dirjen dan Kementerian agar

kewenangan dan bidangnya sesuai dengan tugas pokok masing-masing, implementasi sistem manajemen keselamatan yang masih kurang dipahami dengan baik oleh para *stakeholder*, sehingga hal ini menyebabkan implementasi Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) pada sektor LLAJ kurang efektif. Kondisi ini membuat tidak terbentuknya *safety culture* yang sesuai dengan kaidah SMK.

Soerjanto berharap akan adanya hubungan antarpemangku kepentingan yang kondusif dan berkesinambungan agar memudahkan proses peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan di jalan, “keselamatan transportasi khususnya di jalan ini perlu diimbangi keterlibatan dan partisipasi aktif dari pihak-pihak terkait baik pengguna jasa maupun pemilik dan operator, serta pemerintah sebagai pengatur sistem transportasi,” tuturnya.





TEKNOLOGI SMARTMT MENJADI PIONEER KESELAMATAN BERKENDARA

Dalam rangka meminimalisir resiko kecelakaan pada pengoperasian mobil tangki, PT Pertamina Patra Niaga mengadakan kegiatan Evaluasi Hasil Uji Coba Smart MT System di Fleet Ujung Berung MOR III, Terminal BBM Ujung Berung, Bandung, Jawa Barat pada tanggal 28 - 29 Maret 2022.

Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), Soerjanto Tjahjono menyampaikan rasa terima kasih sekaligus apresiasi terhadap riset yang telah dilakukan oleh PT Pertamina Patra Niaga, “KNKT itu tugasnya selain investigasi juga

memprovokasi, jadi kami berterima kasih, senang sekali rasanya salah satu solusi dari permasalahan yang ada mengenai mobil tangki terbakar, dimulai dari rem yang bermasalah yang menimbulkan panas sehingga menyebabkan ban terbakar dan mengakibatkan keseluruhan tangki terbakar. Dengan adanya perbaikan peningkatan dari PT Pertamina dengan mengembangkan teknologi SmartMT, kecelakaan mobil tangki sudah mengalami penurunan,” ungkapnya.

Soerjanto berharap dengan adanya SmartMT ke depan teknologi seperti ini

dapat dikembangkan dengan solid dan murah sehingga bisa diterapkan di seluruh kendaraan yang ada di Indonesia.

PT Pertamina Patra Niaga telah mengembangkan teknologi mechatronic pada armadanya yang menggabungkan antara teknologi mekanika, elektronika, dan informatika yang kemudian disebut menjadi SmartMT. Dengan memuat beberapa fitur yang mengintegrasikan sistem kontrol mesin, casis, tangki dan sistem kontrol peralatan di kabin.

Pengembangan teknologi tersebut dimulai sejak tahun 2018 - 2021 dan berhasil dilakukan uji coba terhadap 10 kendaraan, di mana konfigurasi teknologinya telah dilakukan kajian Failure Mode and Effect Analysis (FMEA) atau metode analisis kesalahan yang muncul dari proses perancangan berupa lembaran yang berisi poin-poin penting dalam proses pembuatan rancangan bersama tim KNKT yang nantinya akan dibuat beberapa skema pengendalian terhadap setiap kemungkinan error atau kesalahan yang terjadi guna meminimalisir dampak agar tidak menimbulkan efek yang merugikan.

Tim riset PT Pertamina Patra Niaga mengembangkan 15 fitur pintar yang mendukung pengembangan teknologi SmartMT. Salah satu fitur nya yaitu Overheat Thermal/Break Pressure Sensor yang mampu mendeteksi suhu pada ban dan akan tersampaikan kepada pengemudi sehingga mencegah terjadinya overheat atau mengalami panas yang berlebihan pada ban.

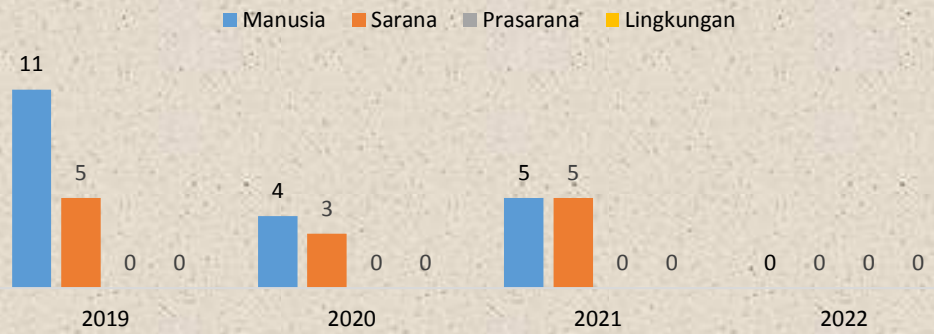
Kegiatan evaluasi hasil uji coba SmartMT ini turut dihadiri oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat dan perwakilan dari PT Transportasi Jakarta. Direktur Jenderal Perhubungan darat juga memberikan apresiasi teknologi Smart MT dan akan mendukung fitur pintar Smart MT agar diterapkan di seluruh mobil tangki di Indonesia dengan mengeluarkan regulasi dari Kementerian Perhubungan. PT Transportasi Jakarta selaku peserta yang menghadiri kegiatan tersebut juga mengharapkan beberapa fitur pintar SmartMT ini nantinya dapat diterapkan di sistem kendaraan PT Transportasi Jakarta.





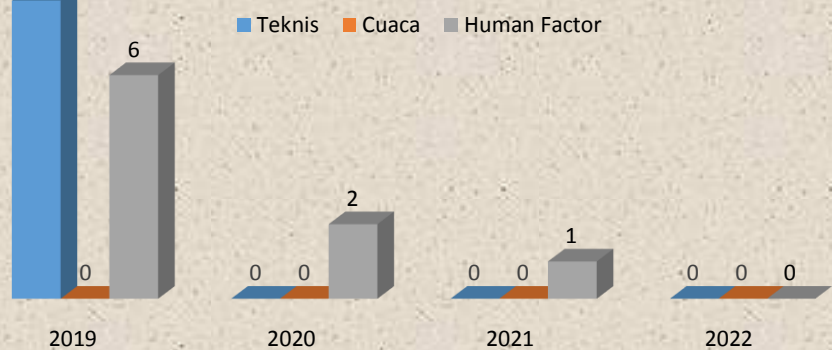
LLAJ

Faktor Penyebab Kecelakaan LLAJ Tahun 2019 - Maret 2022



PELAYARAN

Faktor Penyebab Kecelakaan Pelayaran Tahun 2019 - Maret 2022



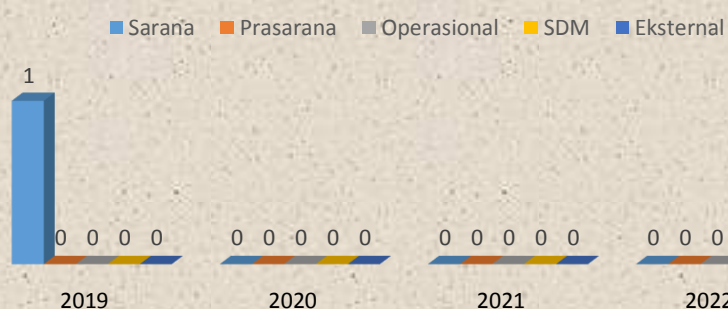
PENERRANGAN

Faktor Kecelakaan Penerbangan Tahun 2019 - Maret 2022



KERETA API

Faktor Penyebab Kecelakaan Kereta Api Tahun 2019 - Maret 2022



GALERI FOTO



Kegiatan Kepala Sekretariat KNKT terkait Monitoring Pengaturan dan Pengendalian Transportasi Selama Periode Natal 2021 dan Tahun Baru 2022 di Medan 1-4 Januari 2022.



Investigasi kecelakaan LLAJ terkait tabrakan beruntun Truck Trailer dengan beberapa kendaraan lainnya yang terjadi pada 21 Januari 2022 di Turunan Simpang Rapak, Balikpapan. Investigator yang bertugas terdiri dari Budi Susandi (IIC), Wisnu Hariadi, Zulfikar Svarief, dan Dwi Bakti.



Investigasi kecelakaan beruntun yang melibatkan 6 kendaraan di Tol Jatingaleh, Kota Semarang, tepatnya di KM 425 pada 4 Februari 2022. Tim investigator LLAJ yang bertugas terdiri dari Ahmad Wildan dan Zulfikar Sjarief.



Penandatanganan MoU antara KNKT dengan BASARNAS, yang dihadiri oleh Wakil Ketua KNKT dan dilaksanakan dalam rangkaian acara Rapat Kerja Nasional Basarnas “Cepat Tanggap Indonesia Maju”, 23 Februari 2022 bertempat Gedung Basarnas, Jakarta.



Ketua KNKT menghadiri acara Peresmian Fasilitas Rehat Pengemudi di Halte Transjakarta Ragunan, Jakarta Selatan pada 24 februari 2022. Pembangunan fasilitas ini berdasarkan rekomendasi yang dikeluarkan oleh KNKT demi meningkatkan keselamatan Transjakarta.



Pelaksanaan kegiatan Memorandum of Understanding / Nota Kesepahaman antara Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dengan Institut Teknologi Sepuluh November (ITS) pada 24 Maret 2022 di Surabaya.