



BULETIN

KNKT

Edisi : Januari – Maret 2025



- TINGKATKAN SINERGISITAS, KNKT DAN TNI LAKUKAN PENANDATANGANAN NOTA KESEPAHAMAN
 - KNKT SOROTI LANGKAH ANTISIPASI KESELAMATAN TRANSPORTASI MENJELANG MUDIK LEBARAN 2025



SOERJANTO TJAHJONO
KETUA KNKT

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



DAFTAR ISI

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

TIM REDAKSI & TIM EDITORIAL

PELINDUNG

KETUA KNKT
PARA KASUBKOM

PIMPINAN REDAKSI

WISMANTONO

DEWAN REDAKSI

ANGGO ANUROGO

REDAKTUR PELAKSANA

SAIFUL BACHRI

EDITOR & FOTOGRAFER

- YAYAT SUPRIYATNA
- ARIF RACHMAN
- ULFIANA AMIN



KNKT SELENGGARAKAN MONITORING ARUS MUDIK NATAL 2024 DAN TAHUN BARU 2025 DI JAWA BARAT DAN JAWA TENGAH

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) melaksanakan rangkaian kegiatan monitoring keselamatan transportasi selama arus mudik Natal dan Tahun Baru (Nataru) 2024/2025. Fokus pemantauan mencakup beberapa jalur utama di Jawa Barat dan Jawa Tengah guna memastikan kelancaran, keselamatan, dan kesiapan pelaksanaan transportasi bagi masyarakat.

Di hari pertama kegiatan pada 20 Desember 2024, Tim KNKT yang dipimpin

langsung oleh Ketua KNKT, Soerjanto Tjahjono memulai pemantauan di ruas Jalan Tol Trans Jawa. Di Jalan Tol Cikopo-Palimanan (Cipali), tiga lajur difungsikan di setiap arah untuk mendukung kelancaran lalu lintas, sementara kebijakan contra flow diterapkan sesuai diskresi pihak kepolisian untuk mengelola kepadatan di beberapa titik. Namun, ditemukan beberapa temuan pada sebagian Median Concrete Barrier (MCB) yang belum dilengkapi saluran air, yang berpotensi menyebabkan genangan saat hujan.

Selanjutnya, di Jalan Tol Palimanan-Kanci, fasilitas pendukung seperti derek berkapasitas 25 ton dan pita kejut di bahu jalan telah tersedia sebagai langkah pencegahan terhadap kecelakaan tabrak belakang. Meski demikian, kepadatan lalu lintas yang mencapai 45.000 kendaraan per hari dengan rata-rata kecepatan 72 km/jam dinilai memerlukan pengawasan ketat.

Di ruas Jalan Tol Kanci-Pejagan dan Pejagan-Pemalang, upaya mitigasi risiko genangan telah dilakukan dengan pemasangan rambu batasan kecepatan maksimum saat hujan. Meski begitu, evaluasi lebih lanjut terhadap sistem drainase diperlukan untuk memastikan kelancaran aliran air, seperti pada Jalan Tol Pejagan-Pemalang di KM 260 Jalur B. Temuan-temuan ini menunjukkan pentingnya perbaikan infrastruktur secara berkelanjutan untuk meningkatkan keselamatan pengguna jalan.

Selepas dari pantauan di sejumlah ruas tol, tim KNKT melanjutkan monitoring di Kota Semarang, Jawa Tengah. Tinjauan dilakukan di turunan Silayur, Jalan Prof. Hamka, yang dikenal sebagai salah satu lokasi rawan kecelakaan. Bersama Dinas Perhubungan Kota Semarang, KNKT melakukan asesmen risiko dan merencanakan investigasi lebih lanjut pada Januari 2025. Di Stasiun Tawang, arus penumpang harian yang mencapai 8.000 orang menunjukkan tingginya kebutuhan akan fasilitas yang aman dan nyaman.

Pemantauan serupa dilakukan di Pelabuhan Tanjung Mas, di mana evaluasi kesiapan infrastruktur pelabuhan dan koordinasi dengan KSOP setempat menjadi fokus utama.

Pada tanggal 26 Desember 2024, KNKT mengunjungi Kota Surakarta untuk melakukan evaluasi di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II. Salah satu isu yang menjadi perhatian adalah fasilitas alat pengendali isyarat lalu lintas (APILL), yang menjadi faktor berkontribusi pada terjadinya tundaan di beberapa persimpangan. KNKT merekomendasikan penyesuaian pengaturan sinyal lalu lintas berdasarkan volume kendaraan dan kondisi lalu lintas terkini. Dalam kunjungan ke PO Rosalia Indah, KNKT juga menekankan pentingnya pemeriksaan kesehatan pengemudi dan pemeriksaan kendaraan sebelum keberangkatan sebagai langkah preventif untuk mencegah kecelakaan.

KNKT menegaskan bahwa keselamatan transportasi selama arus mudik Nataru dapat ditingkatkan melalui kolaborasi antara pengelola infrastruktur dan pihak terkait. Beberapa rekomendasi yang diajukan KNKT meliputi penyempurnaan drainase di ruas tol, optimalisasi pengaturan sinyal lalu lintas, serta edukasi keselamatan bagi pengguna jalan. Dengan upaya ini, KNKT berharap masyarakat dapat menikmati perjalanan yang aman, nyaman, dan berkeselamatan selama liburan Natal dan Tahun Baru.



TEMUAN DAN REKOMENDASI KNKT BAGI PENYELENGGARAAN ANGKUTAN NATAL DAN TAHUN BARU 2024-2025 DI JAWA TIMUR

Dalam rangka menunjang kelancaran dan keselamatan transportasi selama periode Natal dan Tahun Baru (Nataru) 2024/2025, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) melaksanakan rangkaian kegiatan monitoring di sejumlah wilayah, termasuk Jawa Timur. Kegiatan monitoring ini bertujuan untuk mendapatkan gambaran riil dalam pelaksanaan angkutan Nataru di lapangan dan mengidentifikasi potensi risiko yang diharapkan dapat menghasilkan rekomendasi untuk meningkatkan keselamatan bagi masyarakat pengguna transportasi.

Pada awal pantauan area Jawa Timur di 22 Desember 2024, KNKT memulai rangkaian monitoring di Pelabuhan Jangkar, Situbondo dan Pelabuhan Tanjungwangi, Banyuwangi.

Kunjungan ini melibatkan koordinasi dengan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) setempat. Tim KNKT melakukan pemeriksaan operasional kapal, pengawasan jadwal keberangkatan dan kedatangan, serta pemantauan data arus mudik. Selain itu, pengamatan di Pelabuhan Tanjungwangi menyoroti kelancaran arus penumpang, inspeksi keselamatan transportasi, serta diskusi dengan operator pelabuhan terkait potensi hambatan yang dapat memengaruhi pergerakan penumpang dan barang.

Esok harinya pada tanggal 23 Desember 2024, pantauan diawali pada aspek keselamatan perjalanan kereta api di wilayah PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi (DAOP) 9 Jember. Momen pemantauan yang dilakukan di Stasiun

Ketapang Banyuwangi ini dimanfaatkan oleh Ketua KNKT untuk menyampaikan perlunya Monitoring jalur antara Jember – Ketapang, terutama didaeran pegunungan terutama masalah longsor ataupun gerusan akibat curah hujan yang cukup tinggi sebagai upaya mitigasi risiko dalam perjalanan kereta api.

Selain itu, fasilitas seperti area istirahat pengemudi dan pemeriksaan kesehatan pengemudi di Integrated Terminal Tanjungwangi menjadi perhatian utama. KNKT menekankan pentingnya kesiapan infrastruktur untuk mendukung kelancaran penyaluran bahan bakar minyak (BBM) selama periode libur panjang.

Pada hari terakhir pemantauan di wilayah Jawa Timur, KNKT meninjau lokasi kecelakaan di KM 77+300 Jalan Tol Pandaan-Malang yang melibatkan truk dan bus sehari sebelumnya. Hasil pemantauan mengungkapkan bahwa truk mengalami masalah mesin dan meluncur tanpa kendali hingga menabrak bus. Investigasi mendalam terhadap insiden ini akan dilakukan untuk

mengidentifikasi faktor penyebab dan langkah mitigasi ke depannya.

Kegiatan monitoring di Jawa Timur diakhiri pada 25 Desember 2024 dengan tinjauan di Terminal Tipe B, Kota Batu. KNKT menyoroti perlunya fasilitas perbaikan ringan bagi kendaraan yang membutuhkan perbaikan kecil. Selain itu, dilakukan juga sosialisasi kepada pengemudi bus wisata di Jatim Park 1 dan Rest Area Sidomulyo. KNKT menekankan pentingnya istirahat bagi pengemudi untuk menjaga kondisi fisik selama perjalanan, serta membagikan stiker imbauan mengenai pemeriksaan kendaraan sebelum keberangkatan (pre-trip inspection). Melalui rangkaian kegiatan monitoring ini, KNKT memberikan rekomendasi untuk meningkatkan keselamatan transportasi di Jawa Timur, termasuk perbaikan infrastruktur jalan tol, peningkatan fasilitas pelabuhan, dan pengawasan terhadap keselamatan moda transportasi lainnya. Diharapkan, langkah-langkah ini dapat menciptakan perjalanan yang lebih aman dan nyaman bagi masyarakat selama periode libur Nataru.



KNKT DUKUNG PENGGUNAAN BAN VULKANISIR PADA MODA ANGKUTAN JALAN

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) melaksanakan kunjungan ke PT Rubberman Indonesia pada hari Senin, 20 Januari 2025. Acara ini dihadiri oleh berbagai perwakilan dari instansi pemerintah, BUMN, dan perusahaan swasta, termasuk Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, Perum Damri, PT Pertamina Patra Niaga, PT Pertamina Patra Logistik, PT Elnusa Petrofin, PT Goodyear Indonesia Tbk., serta PT Rubberman Indonesia sebagai tuan rumah.

Kunjungan ini juga menjadi kesempatan untuk berdialog bagi para peserta undangan. Dalam kata sambutannya, Ketua KNKT, Soerjanto Tjahjono, menekankan pentingnya memprioritaskan aspek keselamatan, khususnya terkait penggunaan ban vulkanisir pada kendaraan komersial. “Kualitas dan keamanan ban adalah salah satu faktor penting dalam menunjang keselamatan operasional kendaraan, terutama di sektor logistik dan transportasi massa”, ujarnya. Soerjanto juga memberi apresiasi kepada para perusahaan produsen ban vulkanisir

yang berkomitmen untuk memproduksi ban vulkanisir berkualitas, yang tidak hanya menawarkan efisiensi biaya, tapi juga membantu mencegah kerusakan lingkungan. "Patut diberi apresiasi. Ban vulkanisir ini nantinya bisa mengurangi limbah ban secara signifikan. Jangan wariskan sampah kepada anak cucu kita nanti", tambahnya.

Direktur Utama PT Rubberman, Harianto, dalam sambutannya menyampaikan rasa terima kasih atas kunjungan Ketua KNKT dan tamu undangan lainnya. Ia menegaskan komitmen PT Rubberman untuk terus menjaga kualitas produk dan mendukung upaya pemerintah dalam meningkatkan keselamatan transportasi.

Harianto menjelaskan bahwa kualitas dan keamanan adalah prioritas utama perusahaan dalam memenuhi kebutuhan industri transportasi di Indonesia. "Kami memahami bahwa ban adalah elemen vital dalam transportasi, sehingga kualitas dan keamanan menjadi fokus utama dalam setiap tahap produksi kami. Produk kami dirancang untuk memenuhi kebutuhan operasional yang efisien tanpa mengorbankan keselamatan." ujarnya.

Ia juga menyoroti peran ban vulkanisir dalam mendukung keberlanjutan dan efisiensi biaya bagi para pelaku transportasi. Menurutnya, ban vulkanisir tidak hanya ramah lingkungan tetapi juga memberikan solusi hemat biaya, terutama bagi operator transportasi di sektor logistik yang memiliki kebutuhan operasional tinggi.

Selain itu, Harianto menekankan pentingnya edukasi dan peningkatan kesadaran pelaku transportasi terkait pemilihan ban vulkanisir berkualitas. Menurutnya, masih banyak tantangan di lapangan, seperti stigma bahwa ban vulkanisir dianggap kurang aman. Padahal, jika diproduksi dengan standar yang tepat, ban vulkanisir dapat memberikan performa yang setara dengan ban baru.

Hal serupa dilontarkan oleh Ketua KNKT. Pada sesi tanya jawab, Soerjanto menjelaskan bahwa di industri aviasi, yang terkenal dengan sangat ketat dengan regulasi, ban vulkanisir lazim digunakan. "Di pesawat terbang saja, ban vulkanisir masih dipakai, bahkan bisa sampai 12 kali vulkanisir.", tutupnya.

Selepas diskusi, PT Rubberman Indonesia memberikan kesempatan pada para undangan untuk melakukan site visit pada fasilitas produksi dan pengolahan mereka di mana para undangan dapat menyaksikan langsung proses produksi ban vulkanisir, mulai dari pemilihan bahan, pengolahan, hingga uji kualitas. Site visit ini sekaligus menjadi penutup acara kunjungan.

KNKT berharap dengan terlaksananya kunjungan ini, dapat menjadi pemicu kerja sama yang lebih kuat antara regulator, operator, hingga produsen di dunia transportasi untuk meningkatkan keamanan, efisiensi, serta keberlanjutan dalam transportasi di Indonesia



KNKT DAN PT KAI GELAR INSPEKSI LINTAS UTARA - SELATAN JELANG ANGKUTAN LEBARAN 2025

Dalam rangka memastikan kesiapan penyelenggaraan Angkutan Lebaran 2025, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) bersama Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA) Kementerian Perhubungan mengikuti kegiatan Inspeksi Lintas Utara dan Selatan menggunakan Kereta Inspeksi (KAIS). Kegiatan ini diselenggarakan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) selama tiga hari, mulai dari Selasa hingga Kamis, 25 hingga 27 Februari 2025.

Dalam kegiatan ini untuk inspeksi lintas utara KNKT diwakilkan oleh Plt. Kasubkom IK Perkeretaapian Gusnaedi Rachmanas dan untuk lintas selatan diwakilkan Investigator Keselamatan Perkeretaapian Wahyu Henny K Sapardi (Jalur Selatan). Turut hadir Direktur Sarana Perkeretaapian DJKA

Kemenhub, Direktur Keselamatan Perkeretaapian DJKA Kemenhub, serta Dewan Komisaris dan jajaran Direksi PT KAI. Kegiatan ini bertujuan untuk mengevaluasi kesiapan operasional, sarana dan prasarana, serta melakukan pembinaan personel frontliner seluruh unit wilayah operasi DAOP 1 s.d. DAOP 9 guna menjamin kesiapan, keselamatan, keamanan dan kelancaran penyelenggaraan angkutan perkeretaapian selama periode Lebaran. Dalam sambutannya, Plt. Kasubkom IK Perkeretaapian KNKT, Gusnaedi Rachmanas menyampaikan apresiasi setinggi-tingginya kepada sektor perkeretaapian, khususnya PT KAI, atas pencapaian budaya keselamatan yang saat ini berada pada level proaktif. Hal ini tercermin dari keterlibatan aktif seluruh lapisan organisasi dalam upaya pencegahan

risiko, serta tren penurunan angka kecelakaan kereta api dari tahun ke tahun. Lebih lanjut, persentase tindak lanjut rekomendasi keselamatan KNKT di sektor perkeretaapian hingga saat ini mencapai 88%, menjadi bukti konkret komitmen bersama dalam meningkatkan standar keselamatan.

Gusnaedi juga menekankan pentingnya Safety Risk Management yang merupakan kunci keberhasilan Sistem Manajemen Keselamatan di mana didalamnya termasuk aktivitas berkelanjutan dari siklus proses identifikasi bahaya, penilaian risiko, pengendalian risiko, dan evaluasi ulang. “Dari 54 kecelakaan yang kami investigasi sejak tahun 2015, banyak hazard-hazard yang tidak teridentifikasi dengan baik sehingga penilaian hingga kontrol risikonya tidak tepat. Kami harap peningkatan kompetensi termasuk pendidikan lapangan (diklap) penyegaran bagi personel tingkat pelaksana baik itu operasi, sarana, maupun prasarana perlu perhatian secara berkelanjutan.” tegasnya.

Selain itu, Gusnaedi turut mengingatkan perlunya perhatian khusus pada daerah rawan longsor, banjir, serta titik pertemuan antara sistem persinyalan elektrik dan mekanik. “Area-area ini memerlukan pemantauan intensif, terutama menjelang musim penghujan yang berpotensi memengaruhi operasi jalur kereta api,” tambahnya.

Pelaksanaan inspeksi persiapan angkutan lebaran ini terbagi dalam dua rute utama. Untuk KAIS Lintas Utara dipimpin oleh

Direktur Operasi PT Kereta Api Indonesia (Persero) berangkat dari Stasiun Gambir kemudian melintasi Stasiun Cikampek, Cirebon, Tegal, Semarang Tawang, Cepu, Surabaya Pasar Turi, Surabaya Gubeng, Bangil, Jember, Ketapang, Jember, Bangil, Sidoarjo, Mojokerto dan berakhir di Stasiun Surabaya Gubeng. Sementara KAIS Lintas Selatan yang dipimpin oleh Direktur Utama PT. Kereta Api Indonesia (Persero), rangkaian KAIS Lintas Selatan berangkat dari Stasiun Gambir kemudian melintasi Stasiun Cikampek, Bandung, Cipeundeuy, Banjar, Kroya, Purwokerto, Kutoarjo, Yogyakarta, Solo Balapan, Gundih, Gambringan, Gundih, Solo Balapan, Walikukun, Madiun, Wlingi, Malang, hingga berakhir di Stasiun Surabaya Gubeng.

KNKT menyampaikan apresiasi tinggi kepada PT KAI atas komitmennya dalam menyiapkan angkutan Lebaran secara menyeluruh. Persiapan teknis, peningkatan kapasitas layanan, serta evaluasi berkala terhadap standar keselamatan dinilai telah mencapai level proaktif, sesuai dengan budaya keselamatan yang terus dikembangkan oleh perusahaan.

Dengan inspeksi ini, diharapkan seluruh pemangku kepentingan dapat bersinergi untuk menciptakan ekosistem transportasi kereta api yang andal, aman, dan berkeselamatan bagi masyarakat. “Melalui KAIS persiapan Angkutan Lebaran ini, semoga layanan tahun 2025 terselenggara dengan selamat, aman, lancar, dan terkendali.”, tutup Gusnaedi.



TINGKATKAN SINERGISITAS, KNKT DAN TNI LAKUKAN PENANDATANGANAN NOTA KESEPAHAMAN

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dan Tentara Nasional Indonesia (TNI) menandatangani Nota Kesepahaman tentang Sinergisitas di Bidang Investigasi Kecelakaan Penerbangan pada Rabu, 12 Maret 2025 di Markas Besar TNI AU, Cilangkap, Jakarta Timur. Penandatanganan ini dipimpin langsung oleh Ketua KNKT, Dr. Ir. Soerjanto Tjahjono, dan Kepala Staf Angkatan Udara (KSAU) Marsekal TNI M. Tonny Harjono, S.E., M.M., yang mendapat pendelegasian dari Panglima TNI sebagai wujud

komitmen bersama dalam meningkatkan kualitas investigasi kecelakaan udara melalui integrasi sumber daya, pertukaran data, serta peningkatan kompetensi personel.

Nota Kesepahaman bernomor HK. 201/2/9/KNKT/2024 (KNKT) dan NK/9/III/2025/TNI (TNI) ini mencakup ruang lingkup kerja sama seperti pengembangan kapabilitas sumber daya manusia, pemanfaatan fasilitas laboratorium dan analisis data, pertukaran informasi terkait insiden penerbangan, serta penyelenggaraan kegiatan lain

seperti workshop dan simulasi pencegahan kecelakaan. Dalam sambutannya, KSAU Marsekal TNI M. Tonny Harjono, S.E., M.M menyampaikan apresiasi atas kehadiran Ketua KNKT beserta tim. “Terima kasih atas kedatangan Bapak Ketua KNKT dalam momen yang berbahagia ini. Akhirnya kolaborasi antara TNI dan KNKT yang telah berlangsung selama ini dapat dituangkan menjadi dokumen resmi.”, ujarnya.

Ketua KNKT Dr. Soerjanto Tjahjono menyebutkan bahwa kerja sama dengan TNI telah berlangsung lama. “Kolaborasi ini bahkan dimulai sejak 1998, sebelum KNKT resmi berdiri. Pada masa itu, sinergi antara lembaga sipil dan militer sudah menjadi fondasi penting,” ungkapnya. Soerjanto juga mencontohkan kontribusi nyata personil TNI. “Sejumlah ahli seperti dr. Widura yang berasal dari TNI AU telah terlibat dalam berbagai investigasi kecelakaan penerbangan sebagai tenaga ahli. Keahlian mereka sangat membantu dalam analisis.” tambahnya.

Menyinggung rencana ke depan, Ketua KNKT menjelaskan, “Kami berharap ke depannya dapat bekerja sama dalam pemanfaatan peran personel TNI AU di wilayah Papua untuk memberikan

informasi cuaca real-time bagi penerbangan sipil. Langkah ini diharapkan mengurangi risiko kecelakaan akibat faktor cuaca ekstrem.”

Di luar itu, KNKT juga berharap dapat dilaksanakannya pelatihan maupun lokakarya untuk meningkatkan kapasitas SDM di bidang penerbangan tentang isu-isu keselamatan yang relevan “Kami juga berencana menyelenggarakan workshop bertema ‘Hipoksia’ untuk meningkatkan kewaspadaan awak udara terhadap gangguan kesehatan selama penerbangan,” pungkasnya.

Kerja sama ini diharapkan menghasilkan investigasi yang lebih akurat dengan memadukan perspektif teknis TNI dan keahlian KNKT. Integrasi sumber daya kedua institusi juga bertujuan untuk saling mengisi, melengkapi dan memperkuat satu sama lain dalam mewujudkan tujuan bersama sesuai dengan peran dan misi masing-masing.

Nota Kesepahaman ini akan ditindaklanjuti dengan penyusunan Perjanjian Kerja Sama (PKS) teknis untuk mengatur detail implementasi. Kedua pihak sepakat bahwa sinergi antara lembaga sipil dan militer ini merupakan langkah strategis dalam membangun ekosistem penerbangan yang berkeselamatan.



KNKT SOROTI LANGKAH ANTISIPASI KESELAMATAN TRANSPORTASI MENJELANG MUDIK LEBARAN 2025

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menyerukan langkah kolaboratif antarinstansi pemerintah dan pemangku kepentingan dalam acara Kunjungan Kerja Spesifik Komisi V DPR RI di Kota Bandung, Jawa Barat. Kegiatan ini bertujuan menyiapkan strategi mitigasi risiko kecelakaan selama arus mudik Lebaran 2025, dengan melibatkan perwakilan Direktorat Perkeretaapian Kementerian Perhubungan,

Direktorat Jenderal Bina Marga dan Badan Pengelola Jalan Tol Kementerian PUPR, BMKG, Basarnas, PT Kereta Api Indonesia (Persero), dan PT Jasa Marga (Persero). Dalam kesempatan tersebut, Ketua KNKT, Dr. Ir. Soerjanto Tjahjono, menggarisbawahi bahwa pada masa mudik lebaran, KNKT memiliki peran untuk menyampaikan pesan pesan keselamatan, hal ini didasarkan pada catatan catatan masalah keselamatan yang perlu menjadi

perhatian agar kejadian dengan penyebab yang sama tidak terulang kembali seperti kemacetan di rest area tol, kelelahan pengemudi, dan ketidaklayakan kendaraan. “Mudik Lebaran adalah momentum yang membutuhkan kesiapan ekstra. Kami telah mengidentifikasi sejumlah titik yang memerlukan tindak lanjut.”, ujarnya.

KNKT merekomendasikan penataan ulang konfigurasi Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) agar durasi lampu merah dan hijau dapat disesuaikan dengan situasi aktual di lapangan. Selain itu, jalur alternatif ekstrem yang direkomendasikan oleh aplikasi navigasi dirasa perlu ditutup sementara atau diawasi petugas agar tidak digunakan oleh kendaraan besar, mengingat kasus bus masuk jalan dengan kelas yang bukan peruntukannya masih kerap terjadi.

Untuk angkutan bus, KNKT mendorong pemeriksaan ketat kelaikan kendaraan, khususnya sistem rem, serta penyediaan titik istirahat khusus pengemudi di luar rest area tol. “Kesehatan pengemudi sering tidak diprioritaskan. Kami mendorong pemeriksaan medis sebelum perjalanan dan pengaturan shift yang manusiawi.”, tegas Dr. Soerjanto.

Pada pemudik yang berniat untuk menggunakan sepeda motor, KNKT mengimbau untuk menghindari penggunaan kendaraan roda dua untuk jarak jauh. Kecelakaan dominan terjadi akibat kelelahan, beban berlebih, dan kondisi jalan

yang tidak memadai. “Kami mendorong penambahan tempat istirahat khusus bagi pengendara motor di luar jalur utama untuk mengurangi risiko kecelakaan,” tambahnya. Di sektor kereta api, Soerjanto mengungkapkan bahwa faktor keselamatan pada pelaksanaan angkutan lebaran pada tahun-tahun sebelumnya sudah dinilai cukup baik. Namun KNKT tetap merekomendasikan PT KAI untuk memperkuat pengawasan di perlintasan sebidang dan titik rawan longsor selama periode mudik. “Penjagaan 24 jam dan perbaikan infrastruktur sementara harus dioptimalkan untuk mencegah insiden berulang,” jelas Dr. Soerjanto. Sementara untuk transportasi laut, KNKT menekankan pentingnya pemeriksaan fisik kapal dan kepatuhan nahkoda terhadap prakiraan cuaca ekstrem.

KNKT berharap dengan adanya koordinasi dan sinergi yang baik antara regulator serta operator dari berbagai moda, pelaksanaan angkutan lebaran 2025 ini dapat berjalan lancar dengan risiko kecelakaan yang minim. Dengan adanya upaya dari semua pihak menjaga keselamatan dalam pelaksanaan Angkutan Lebaran, semoga masyarakat bisa menyambut hari kemenangan bersama keluarga tanpa risiko di Jalan. “Jangan hanya mendoakan Selamat Lebaran, tapi juga harus Lebaran dengan selamat.”, tutup Soerjanto.

MENJELANG MUDIK LEBARAN 2025, KNKT TEKANKAN PENTINGNYA KESELAMATAN PENGEMUDI UNTUK TEKAN RISIKO KECELAKAAN

Menjelang libur panjang Hari Raya Idulfitri 1446 H, Kementerian Perhubungan bersama para pemangku kepentingan lainnya terus mempersiapkan penyelenggaraan arus mudik secara optimal demi mendukung kelancaran, keamanan, dan keselamatan masyarakat yang melakukan perjalanan kembali ke kampung halaman. Tradisi mudik lebaran yang telah menjadi bagian dari budaya masyarakat Indonesia diperkirakan akan melibatkan pergerakan sekitar 146,48 juta orang pada tahun 2025. Dari jumlah tersebut, sekitar 48,6 persen atau hampir setengahnya akan menggunakan moda angkutan jalan, dengan rincian 33,69 juta orang menggunakan mobil pribadi, 24,76 juta orang menggunakan bus, dan 12,74 juta orang menggunakan sepeda motor. Sementara itu, sisanya menggunakan moda transportasi lain seperti pesawat udara, kapal laut, dan kereta api.

Moda angkutan jalan, meskipun memberikan fleksibilitas dan kemudahan dalam menjangkau berbagai daerah, masih menyumbang angka kecelakaan tertinggi dibanding moda lainnya. Kemacetan panjang di jalur-jalur utama, terutama di Pulau Jawa, serta risiko kecelakaan lalu lintas menjadi tantangan yang berulang setiap tahun. Namun demikian, semangat masyarakat untuk tetap mudik tidak surut, karena kebahagiaan berkumpul bersama



Dr. Jalaludin Pasha
Investigator LLAJ

keluarga di kampung halaman tetap menjadi prioritas utama.

Terdapat tiga faktor utama yang mempengaruhi keselamatan perjalanan menggunakan moda angkutan jalan, yaitu prasarana, sarana, dan manusia sebagai pengemudi. Dari sisi prasarana, pemerintah telah menyiapkan sejumlah ruas jalan tol baru, memperbaiki jalan eksisting di berbagai tingkatan administrasi, serta memastikan perlengkapan jalan seperti marka, rambu, dan pembatas jalan dalam kondisi optimal. Sementara itu, dari sisi sarana, dilakukan ramp check secara menyeluruh terhadap armada angkutan penumpang dan barang, untuk memastikan kelaikan administrasi dan teknis kendaraan, terutama sistem pengereman yang menjadi salah satu aspek paling krusial dalam mencegah kecelakaan fatal.



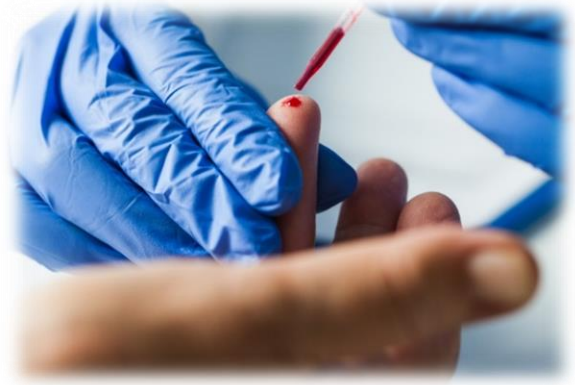
Faktor manusia, dalam hal ini pengemudi, memegang peranan penting dalam menjaga keselamatan selama perjalanan. Surat izin mengemudi dan sertifikat kompetensi bukanlah satu-satunya penentu kelayakan mengemudi. Kesehatan fisik dan mental pengemudi justru menjadi indikator utama. Sejumlah kasus kecelakaan selama masa mudik lebaran di tahun-tahun sebelumnya menunjukkan bahwa kelelahan, kurang istirahat, dan gangguan kesehatan fisik sering menjadi pemicu terjadinya kecelakaan lalu lintas. Salah satu contohnya adalah kecelakaan di Tol Jakarta–Cikampek Km 58 pada 8 April 2024 yang menyebabkan 13 orang meninggal dunia. Hasil investigasi KNKT mengungkapkan bahwa kelelahan pengemudi menjadi salah satu faktor penyebab utama dalam kejadian tersebut. Guna mencegah kejadian serupa, KNKT mengimbau kepada para pengemudi agar memastikan kondisi tubuh dalam keadaan sehat dan bugar sebelum mengemudi. Tidur yang cukup dan berkualitas minimal enam jam pada malam sebelumnya menjadi syarat mutlak. Apabila pengemudi merasa tidak sehat atau tidak fit, sangat disarankan untuk tidak memaksakan diri mengemudi. Bagi pengemudi yang menjalankan ibadah puasa,

penting untuk mengenali jam-jam rawan kantuk seperti pukul 08.00–11.00 dan pukul 13.30–15.30. Apabila mulai mengantuk, mata terasa berat, atau tubuh melemah, sebaiknya segera beristirahat. Pengemudi tanpa pengganti diimbau untuk berhenti selama setengah hingga satu jam setelah dua hingga tiga jam berkendara tanpa henti. Gunakan rest area, bukan bahu jalan, untuk beristirahat. Bagi pengendara sepeda motor, istirahat selama minimal 30 menit setelah dua jam mengemudi merupakan langkah pencegahan yang sangat dianjurkan. Bila waktu mengemudi telah mencapai 10 hingga 12 jam, sangat disarankan untuk menghentikan perjalanan dan beristirahat atau bermalam. Bagi pengemudi dengan riwayat penyakit seperti diabetes, jantung, atau hipertensi, penting untuk menjaga keteraturan minum obat dan berkonsultasi dengan tenaga medis. Jangan ragu memanfaatkan layanan kesehatan yang tersedia di sepanjang jalur mudik. Satu-satunya cara efektif untuk mengatasi rasa kantuk saat mengemudi adalah tidur, bukan minum kopi atau konsumsi stimulan lainnya. KNKT juga mendorong perusahaan angkutan untuk memberlakukan jam kerja yang wajar bagi pengemudi, yaitu delapan jam per hari, maksimal 12 jam jika sangat dibutuhkan, dan tidak lebih dari 50 jam

perminggu. Bila diperlukan, perekrutan pengemudi tambahan harus mempertimbangkan kelaikan administrasi, kompetensi, dan kesehatan.

Setiap titik keberangkatan atau persinggahan sebaiknya dilengkapi rest area yang memadai dan layak huni, serta dilengkapi fasilitas dasar seperti tempat tidur, toilet, suhu ruangan yang nyaman, dan bila mungkin, penyediaan air minum serta makanan ringan sehat secara cuma-cuma. Pemeriksaan kesehatan harian yang meliputi tekanan darah, denyut nadi, suhu tubuh, saturasi oksigen, laju pernapasan, serta pemeriksaan alkohol melalui hembusan napas sangat disarankan untuk dilakukan sebelum pengemudi mulai bekerja. Tes keseimbangan tubuh seperti tes Romberg juga bisa digunakan sebagai indikator tambahan.

Pada bulan Ramadan, pemeriksaan kadar gula darah juga penting dilakukan untuk menghindari kondisi hipoglikemia maupun hiperglikemia yang berpotensi menurunkan kewaspadaan pengemudi. Bila ditemukan hasil pemeriksaan yang menunjukkan potensi membahayakan, seperti tekanan darah tinggi, hasil positif pada tes alkohol, atau kadar gula darah di luar ambang normal, maka pengemudi tersebut sebaiknya dinonaktifkan sementara hingga dinyatakan pulih. Diharapkan pula perusahaan angkutan dapat menjalin kerja sama dengan fasilitas layanan kesehatan di sepanjang jalur operasional, atau menyediakan titik pemeriksaan tertentu guna



memastikan pengawasan kesehatan pengemudi dapat dilakukan secara periodik dan respons cepat terhadap kondisi darurat dapat diberikan secara maksimal.

Dinas Kesehatan Provinsi, Kabupaten, dan Kota diharapkan dapat berpartisipasi aktif selama masa arus mudik dengan menyiapkan titik-titik pemeriksaan kesehatan yang terintegrasi dengan rest area pengemudi. Spanduk atau poster berisi imbauan untuk menjaga kesehatan perlu dipasang di titik-titik tersebut sebagai bentuk edukasi dan pengingat bagi para pengemudi dan pengguna jalan lainnya. Jumlah tenaga medis yang ditugaskan hendaknya disesuaikan dengan potensi kebutuhan di lapangan agar pemeriksaan kesehatan dapat dilakukan tanpa terjadi antrean panjang. Apabila diperlukan, tenaga medis dari Kementerian Perhubungan dapat dilibatkan untuk memperkuat pelaksanaan kegiatan tersebut. Semua upaya ini merupakan bentuk komitmen bersama untuk menciptakan mudik yang selamat, aman, dan sehat bagi seluruh masyarakat Indonesia.



Dokumentasi KNKT





TABRAKAN BERUNTUN DI TOL CIPULARANG KM 92+200B: KNKT UNGKAP HASIL INVESTIGASI DAN REKOMENDASI KESELAMATAN

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) telah menyelesaikan investigasi terhadap kecelakaan tabrakan beruntun yang terjadi di Jalan Tol Cipularang KM 92+200B, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, tanggal 11 November 2024. Kecelakaan ini melibatkan sebuah truk trailer yang kehilangan kendali dan menabrak antrian kendaraan, mengakibatkan 1 (satu) orang meninggal dunia, 4 (empat) orang mengalami luka berat, dan 25 orang mengalami luka ringan. Hasil investigasi KNKT menunjukkan bahwa kecelakaan ini dipicu oleh kombinasi beberapa faktor, termasuk kondisi cuaca saat kejadian yang hujan, aliran air yang menggenang di jalan, serta kondisi geometrik jalan yang memiliki turunan

panjang. Berdasarkan data yang diperoleh, truk trailer yang terlibat dalam kecelakaan ini mengalami fenomena jackknifing. Dimana truk trailer menjadi tidak stabil saat direm pada permukaan yang tidak rata, seperti genangan air, menyebabkan trailer tak terkendali dan melipat terhadap traktor penariknya. Fenomena ini terjadi akibat perbedaan koefisien gesekan antara roda kanan dan kiri trailer.

Investigasi turut mengungkap bahwa kondisi jalan di lokasi kejadian memiliki kemiringan melintang yang tidak optimal untuk mengalirkan air hujan secara efektif. Akibatnya, terjadi genangan di bahu dalam yang dapat mempengaruhi stabilitas kendaraan, terutama kendaraan berat yang memiliki konfigurasi sumbu panjang seperti truk trailer. Selain itu, pemeriksaan teknis

terhadap kendaraan menunjukkan bahwa meskipun sistem pengereman berfungsi, kondisi jalan yang basah serta perbedaan gaya gesekan menyebabkan kendaraan kehilangan kontrol saat melakukan pengereman.

Faktor yang berkontribusi terhadap kematian dan cedera berat adalah truk trailer sudah sulit untuk dikendalikan, perlu waktu dan lintasan panjang untuk mengembalikan posisi simetris traktor dan trailer atau mengkoreksi jackknifing. Teori umum yang dilakukan pengemudi harus melepaskan remnya, apabila pengemudi tidak panik salah satunya dengan melakukan pengereman hanya pada trailer tidak menggunakan service brake. Akhirnya pada KM 92+600B truk trailer melaju dengan kecepatan sekitar 70 km/jam di jalur kanan tidak dapat menghindari tabrakan dengan kendaraan di depannya yang sedang melambat akibat penyempitan jalur. Investigasi lebih lanjut juga menemukan bahwa jalur penghentian darurat (JPD) di KM 92+600 B memiliki sudut masuk yang terlalu besar, yang dapat menyulitkan kendaraan besar untuk masuk ke jalur tersebut saat dalam kondisi darurat.

Sebagai tindak lanjut atas hasil investigasi ini, KNKT telah mengeluarkan sejumlah rekomendasi keselamatan kepada berbagai pihak terkait. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan direkomendasikan untuk mengevaluasi aturan terkait jalur penghentian darurat, termasuk desain dan aksesibilitasnya bagi kendaraan berat.

KNKT turut merekomendasikan agar tidak ada pemasangan speed trap atau marka kejut pada jalan menurun dan berbelok, karena dapat mempengaruhi stabilitas kendaraan berat yang melintas dengan kecepatan tinggi. Pemasangan rambu lalu lintas juga perlu ditinjau kembali untuk menghindari tumpukan informasi yang membingungkan pengemudi, terutama di jalur dengan tingkat kecelakaan tinggi.

Kepada Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum KNKT meminta peninjauan kembali desain drainase di ruas jalan tol yang memiliki turunan panjang guna mencegah akumulasi genangan air. Dalam kecelakaan ini, genangan air yang terjadi di bahu dalam menyebabkan perbedaan koefisien gesekan antara roda kanan dan kiri truk trailer, yang berkontribusi terhadap fenomena jackknifing (gambar dibawah). KNKT juga merekomendasikan agar dibuat regulasi mengenai batas ketinggian air yang diperkenankan pada jalan bebas hambatan, sehingga kendaraan berat dapat tetap melintas dengan aman. Evaluasi terhadap fasilitas istirahat dan pelayanan (rest area) juga perlu dilakukan, terutama di rest area KM 97B yang kapasitas parkir untuk kendaraan beratnya sangat terbatas.

Kepada Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT), KNKT merekomendasikan untuk meningkatkan pengawasan terhadap manajemen lalu lintas di sekitar lokasi pekerjaan jalan, karena dalam investigasi ini, ditemukan bahwa pekerjaan rekonstruksi jalan di KM 91+600



Cipularang, terutama pada jalur dengan tingkat kecelakaan tinggi dan/atau dalam keadaan hujan. Dalam kecelakaan ini, ditemukan bahwa KM 99 hingga KM 88 pada Jalur B memiliki turunan panjang yang berisiko tinggi terhadap kecelakaan kendaraan

menyebabkan perlambatan arus lalu lintas. KNKT menyarankan agar pengaturan lalu lintas di lokasi pekerjaan jalan mempertimbangkan faktor kecepatan operasional kendaraan besar, kondisi jalan menurun, serta arus lalu lintas yang tinggi. Selain itu, BPJT juga disarankan untuk melakukan evaluasi terhadap penempatan rambu lalu lintas agar tidak bertumpuk dalam satu lokasi, yang dapat menyebabkan pengemudi kehilangan fokus dalam mengambil keputusan di jalan.

KNKT juga memberikan sejumlah rekomendasi kepada PT Jasa Marga (Persero) Tbk sebagai operator jalan tol. PT Jasa Marga diharapkan dapat memperbaiki sistem manajemen lalu lintas di ruas Tol

berat. Selain itu, KNKT juga meminta agar Jasa Marga memperbaiki desain jalur penghentian darurat (JPD) agar lebih mudah diakses oleh kendaraan besar.

KNKT menegaskan bahwa rekomendasi yang telah diberikan bertujuan untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas di ruas Tol Cipularang dan mencegah kejadian serupa di masa mendatang. Diharapkan semua pihak dapat segera mengimplementasikan langkah-langkah perbaikan sesuai dengan rekomendasi yang telah disampaikan. Investigasi ini menjadi bagian dari upaya berkelanjutan KNKT dalam meningkatkan keselamatan transportasi jalan di Indonesia.

HASIL INVESTIGASI KECELAKAAN

TOL CIPULARANG

KM. 92 + 600B, 11 November 2024

Jackknifing di jalan menurun

Kecelakaan beruntun di Tol Cipularang KM 92+200B disebabkan oleh fenomena jackknifing pada truk trailer. Fenomena ini terjadi saat truk kehilangan stabilitas akibat perbedaan gaya gesekan roda kanan dan kiri yang melintasi genangan air di jalan menurun. Truk menjadi tak terkendali dan bagian trailer melipat ke arah traktor penariknya, menyebabkan tabrakan beruntun dengan kendaraan lain.

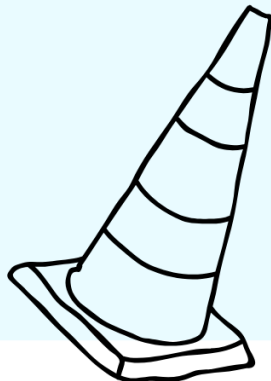
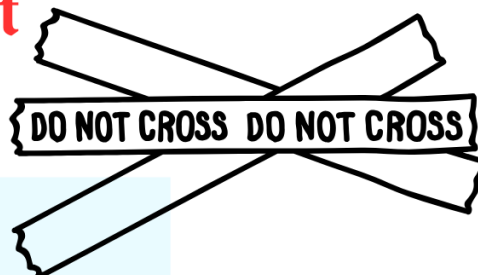


Kondisi jalan dan drainase

Investigasi mengungkap bahwa geometri jalan di lokasi kejadian memiliki kemiringan melintang yang kurang optimal, sehingga air hujan tidak mengalir dengan baik dan menimbulkan genangan di bahu jalan. Hal ini sangat membahayakan, terutama bagi kendaraan berat yang lebih rentan terhadap kehilangan kendali saat pengereman pada permukaan licin atau tidak rata.

Fasilitas darurat tidak efektif

KNKT menemukan bahwa jalur penghentian darurat (JPD) di KM 92+600B memiliki sudut masuk yang terlalu besar, sehingga sulit diakses oleh truk trailer saat dalam kondisi darurat. Padahal, JPD seharusnya menjadi area penyelamat dalam situasi kehilangan kendali. Desain seperti ini justru membatasi fungsi keselamatan JPD bagi kendaraan berat.



Rekomendasi perbaikan

S KNKT memberikan rekomendasi kepada Kementerian Perhubungan, Kementerian PUPR, BPJT, dan PT Jasa Marga. Rekomendasi ini mencakup evaluasi jalur penghentian darurat, perbaikan sistem drainase, penataan ulang rambu lalu lintas, serta peningkatan pengawasan lalu lintas di sekitar area pekerjaan jalan. Semua upaya ini ditujukan untuk mencegah kecelakaan serupa dan meningkatkan keselamatan transportasi jalan.

GALERI FOTO



Pada Kamis, 2 Januari 2025, Ketua KNKT bersama Tim Monitoring NATARU melakukan kunjungan ke Terminal Tipe A Leuwipanjang. Kunjungan tersebut diterima oleh Pengawas Terminal Tipe A, Bapak Asep Hidayat, dan dilanjutkan dengan diskusi bersama Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah Jawa Barat, Bapak Hanura Kelana, beserta jajaran, dalam rangka pemantauan pelaksanaan angkutan Natal 2024 dan Tahun Baru 2025.



PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah menyelenggarakan Focus Group Discussion (FGD) terkait Perubahan Peraturan Dinas 10A pada tanggal 22–24 Januari 2025 di RA Suites Simatupang, Jakarta. Kegiatan ini dihadiri oleh Ketua KNKT, Plt. Kasubkom Kereta Api, para Investigator Perkeretaapian, serta perwakilan dari Direktorat Jenderal Perkeretaapian, PT KAI (unit TJ, MTP, TTA, SSD, dan SSS), MRT Jakarta (MRTJ), dan kalangan **akademisi**.



KNKT menerima kunjungan Perkumpulan Mahasiswa Penerbangan Seluruh Indonesia (PN-INDO) pada tanggal 22 Januari 2025 dalam kegiatan bertemakan "Decoding the Blackbox: Investigating with KNKT" yang berisikan pemaparan materi, diskusi, hingga kunjungan ke Laboratorium Blackbox KNKT.



Kegiatan Pembukaan Posko Pusat Angkutan Lebaran Terpadu Tahun 2025/1446 H dilaksanakan pada tanggal 21 Maret 2025 dan dipimpin langsung oleh Menteri Perhubungan Republik Indonesia. Acara tersebut turut dihadiri oleh Ketua KNKT serta jajaran.



Investigator Keselamatan Pelayaran KNKT tengah melakukan investigasi kecelakaan kapal feri KMP Portlink III di Pelabuhan Merak, Banten. Sebelumnya dilaporkan bahwa kapal yang bersangkutan telah menabrak jembatan bergerak (movable bridge) di Pelabuhan Merak pada 17 Maret lalu

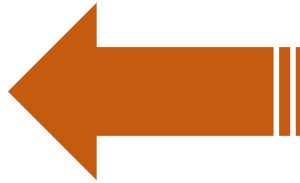


Ketua KNKT bersama dengan Komisaris Utama PT Kereta Api Indonesia (Persero), Wakapolda Metro Jaya, Kepala DAOP 1 Jakarta dan Kepala Balai Teknik Perkeretaapian Jakarta melakukan pemantauan angkutan lebaran di St. Gambir dan St. Pasarsenen pada Kamis, 27 Maret 2025

INFOGRAFIS

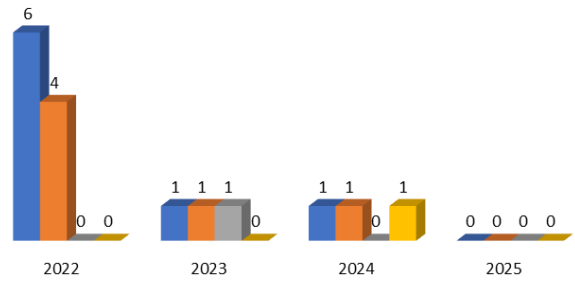


LLAJ

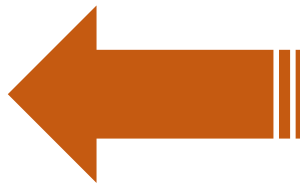


Faktor Penyebab Kecelakaan LLAJ
Tahun 2022 - Maret 2025

Manusia Sarana Prasarana Lingkungan

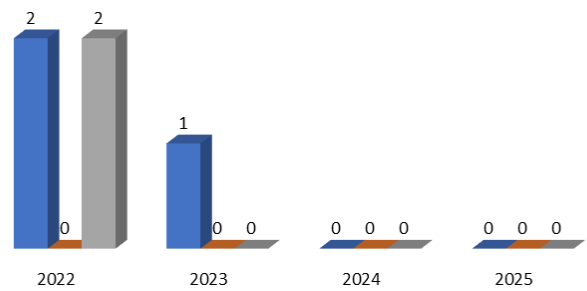


PELAYARAN



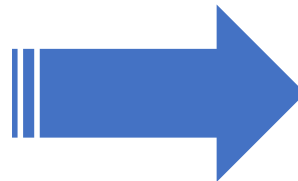
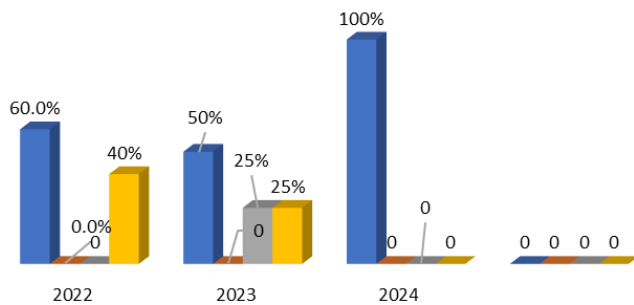
Faktor Penyebab Kecelakaan Pelayaran
Tahun 2022 - Maret 2025

Teknis Cuaca Human Factor



Faktor Penyebab Kecelakaan Penerbangan
Tahun 2022 - Maret 2025

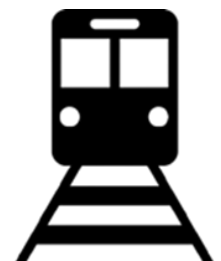
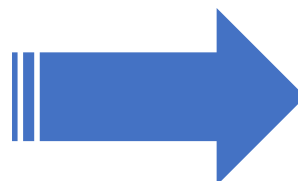
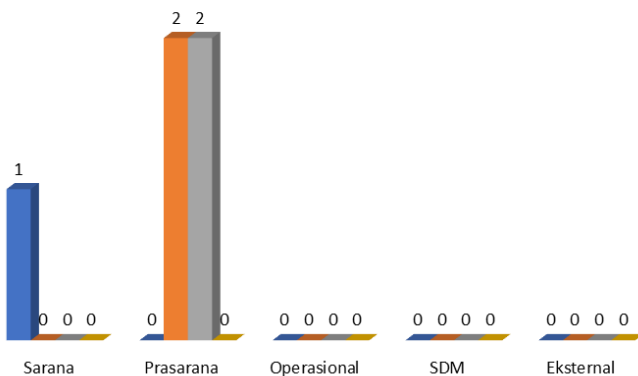
Manusia Teknis Environment Fasilitas



PENERBANGAN

Faktor Penyebab Kecelakaan Kereta Api
Tahun 2022 - Maret 2025

2022 2023 2024 2025



KERETA API



JANGAN NYETIR SAMBIL
DENGGER HEADSET



KONSENTRASI

KUNCI KESELAMATAN BERKENDARA



@knkt_ri



knkt.go.id



knkt.dephub



@knkt_ri