

BULETIN KNKT

Edisi : April – Juni 2026



- KNKT DORONG PENGUATAN TATA KELOLA KESELAMATAN KENDARAAN LISTRIK UNTUK MITIGASI RISIKO KEBAKARAN
- DORONG PENINGKATAN KESELAMATAN TRANSPORTASI, KNKT BERPARTISIPASI DALAM FORUM AUSTRALIA TRANSPORT SAFETY FORUM



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



@knkt_RI



@knkt_RI

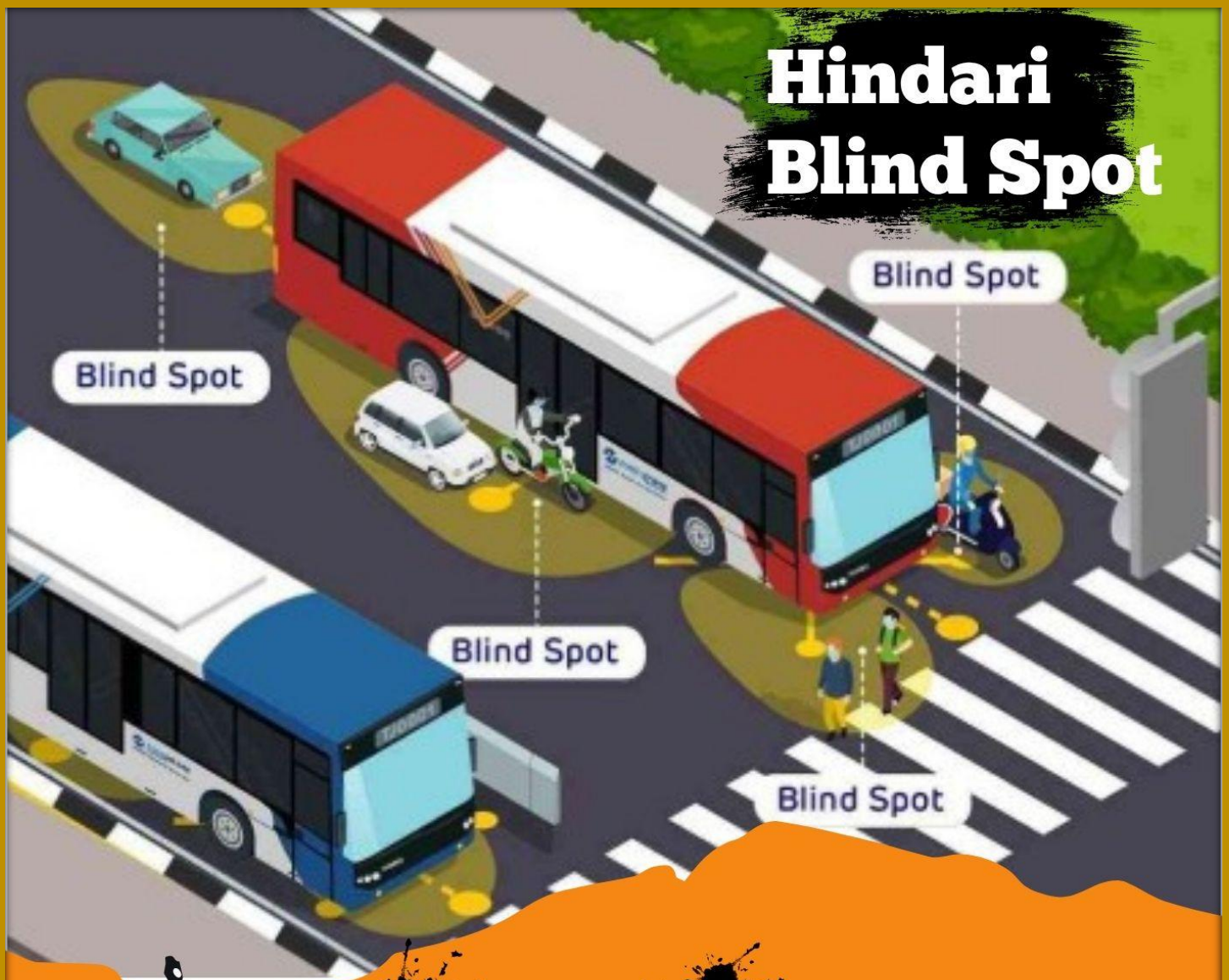


knkt.dephub.go.id



knkt.dephub

Hindari Blind Spot



Ketahui Apa itu Blind Spot saat berkendara

Blind Spot adalah area yang tidak dapat dilihat oleh pengemudi

- Pada sisi pojok depan kanan kiri bus
- Pada sisi belakang bus
- Pada sisi belakang kanan kiri bus
- Pada sisi depan bus
- Pada sisi kanan kiri depan bus

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 Hukum Humas & Kerjasama

EDITOR & FOTOGRAFER

.YAYAT SUPRIYATNA
.ARIF RACHMAN

.ULFIANA AMIN
.DIMAS PANJI

Grha Ali Sadikin, Balai Kota DKI Jakarta, Kamis (25/6).

Forum tersebut mengangkat kajian mengenai manajemen risiko kesiapsiagaan dan tata kelola kendaraan listrik sebagai strategi keselamatan kebakaran. Kegiatan ini mempertemukan unsur pemerintah, akademisi, pelaku industri, komunitas, dan berbagai pemangku kepentingan untuk membahas kesiapan menghadapi risiko yang muncul seiring berkembangnya penggunaan kendaraan listrik.

Dalam paparannya, Ketua KNKT menjelaskan bahwa tren penggunaan kendaraan listrik terus meningkat. Bersamaan dengan itu, berbagai risiko keselamatan perlu menjadi perhatian sejak dini. KNKT mencatat telah terjadi sejumlah kejadian yang melibatkan kendaraan listrik, termasuk insiden mobil sedan listrik yang mengeluarkan asap di kawasan Palmerah, Jakarta Barat, pada 13 Mei 2025.

Menurut KNKT, pengelolaan risiko kendaraan listrik tidak hanya berkaitan dengan kondisi kendaraan itu sendiri, tetapi juga mencakup kesiapan awak kendaraan, kondisi lintasan operasional, karakteristik muatan, serta mekanisme penanganan keadaan darurat apabila terjadi kecelakaan atau kebakaran. Seluruh aspek tersebut perlu dipersiapkan secara terpadu agar risiko dapat diminimalkan.

KNKT juga menyoroti sejumlah tantangan yang dihadapi dalam penanganan kebakaran kendaraan listrik. Berbeda dengan kendaraan konvensional, kendaraan listrik memiliki sistem tegangan

tinggi yang berpotensi menimbulkan sengatan listrik apabila terjadi kerusakan pada sistem isolasi. Selain itu terdapat risiko thermal runaway, yaitu reaksi kimia yang menyebabkan peningkatan suhu secara berantai pada baterai. Risiko lain yang menjadi perhatian adalah kemungkinan baterai kembali menyala setelah api berhasil dipadamkan, baik dalam hitungan jam, hari, maupun lebih dari satu minggu setelah kejadian.

Tantangan berikutnya berkaitan dengan desain kendaraan listrik yang menyulitkan petugas menjangkau sumber api pada baterai.

Dalam kondisi tertentu, proses pemadaman juga menghadapi potensi bahaya tambahan, termasuk kemungkinan ledakan serta keterbatasan metode pemadaman yang dapat diterapkan pada kendaraan berukuran besar seperti bus listrik. Lebih lanjut, KNKT mengidentifikasi sejumlah kondisi yang masih memerlukan perhatian. Hingga saat ini para peneliti dan praktisi masih terus mencari metode yang paling efektif dalam penanganan kebakaran kendaraan listrik. Belum terdapat alat pemadam api ringan yang secara khusus diklaim efektif untuk memadamkan kebakaran kendaraan listrik, sementara panduan tanggap darurat dari berbagai manufaktur pada umumnya masih merekomendasikan penggunaan air dalam jumlah besar sebagai metode pemadaman. Selain persoalan penanganan di lapangan, KNKT juga menyoroti belum adanya kewajiban bagi seluruh manufaktur untuk

menyediakan *Emergency Rescue Sheet* dan *Emergency Response Guide* yang mengacu pada standar ISO 17840 sebagai pedoman bagi petugas penyelamat ketika menangani kecelakaan kendaraan listrik. KNKT juga mencatat bahwa sebagian manual pemilik dan manual perbaikan kendaraan masih belum tersedia dalam bahasa Indonesia atau belum dapat diakses secara bebas oleh masyarakat.

Melalui forum diskusi ini, KNKT mendorong adanya kejelasan kewenangan

penanganan kecelakaan kendaraan listrik, penyusunan pedoman tanggap darurat yang seragam, peningkatan kapasitas personel penolong, serta penguatan sarana dan prasarana keselamatan. Langkah-langkah tersebut dinilai penting untuk memastikan perkembangan ekosistem kendaraan listrik di Indonesia berjalan seiring dengan peningkatan aspek keselamatan bagi pengguna, petugas penanganan darurat, dan masyarakat luas.



DORONG PENINGKATAN KESELAMATAN TRANSPORTASI, KNKT BERPARTISIPASI DALAM FORUM AUSTRALIA TRANSPORT SAFETY FORUM

Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), Soerjanto Tjahjono menghadiri kegiatan Indonesia–Australia Transport Safety Forum yang diselenggarakan pada 6 Mei 2026 di Canberra, Australia. Forum ini menjadi wadah pertemuan antara para pemangku kepentingan sektor transportasi dari Indonesia dan Australia untuk bertukar pandangan, pengalaman, serta praktik terbaik (*best practice*) dalam upaya peningkatan keselamatan transportasi di kedua negara.

Kehadiran Soerjanto dalam forum ini merupakan bagian dari komitmen KNKT untuk terus memperkuat kerja sama internasional di bidang keselamatan

transportasi. Dalam kesempatan tersebut, Ketua KNKT mengikuti rangkaian agenda yang telah dijadwalkan, termasuk sesi diskusi dan pemaparan yang membahas berbagai isu strategis terkait keselamatan transportasi. Topik-topik yang diangkat dalam forum ini mencerminkan tantangan dan perkembangan terkini, mulai dari upaya pencegahan kecelakaan, penguatan budaya keselamatan, hingga peningkatan kualitas sistem investigasi yang efektif, independen, dan transparan.

Delegasi Indonesia yang turut hadir dalam kegiatan ini terdiri dari Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan, Ketua KNKT, Deputi Sarana dan Prasarana serta Sistem Komunikasi Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan (Basarnas), Kepala Pusat

Fasilitasi Kemitraan dan Kelembagaan Keselamatan (PFKKI), Direktur Navigasi Penerbangan serta Direktur Keselamatan, Keamanan, dan Standardisasi AirNav Indonesia. Kehadiran lintas institusi ini mencerminkan pendekatan terpadu yang diambil Indonesia dalam meningkatkan keselamatan transportasi, baik dari aspek regulasi, operasional, pelayanan navigasi, hingga investigasi kecelakaan.

Forum ini juga menjadi ruang dialog untuk memperdalam pemahaman bersama mengenai praktik-praktik terbaik yang telah diterapkan di masing-masing negara. Melalui diskusi yang berlangsung, para peserta berbagi pengalaman terkait pengelolaan keselamatan transportasi di berbagai moda, termasuk tantangan yang dihadapi dalam implementasi rekomendasi keselamatan. Selain itu, forum ini memberikan kesempatan untuk membahas pentingnya pemanfaatan data dan teknologi dalam mendukung upaya pencegahan kecelakaan, serta memperkuat sistem pelaporan dan analisis kejadian yang lebih komprehensif.

Bagi KNKT, keterlibatan dalam forum ini memberikan nilai tambah dalam memperkaya perspektif investigasi kecelakaan transportasi. Pertukaran pengalaman dengan lembaga mitra dari Australia diharapkan dapat memperkuat metodologi investigasi yang selama ini diterapkan, sekaligus membuka peluang untuk pengembangan kerja sama teknis di masa mendatang. Hal ini sejalan dengan

upaya KNKT untuk terus meningkatkan kualitas rekomendasi keselamatan yang dihasilkan, sehingga dapat memberikan dampak nyata dalam mencegah terjadinya kecelakaan serupa di masa depan.

Forum ini juga menjadi momentum untuk memperkuat hubungan bilateral antara Indonesia dan Australia, khususnya dalam bidang keselamatan transportasi. Melalui komunikasi yang terjalin secara langsung, kedua negara dapat mengidentifikasi area kerja sama yang lebih luas, termasuk dalam hal pelatihan, pertukaran ahli, serta pengembangan sistem keselamatan berbasis risiko. Kerja sama yang erat ini diharapkan dapat memberikan manfaat jangka panjang bagi kedua negara dalam menciptakan sistem transportasi yang lebih aman dan andal.

Keikutsertaan delegasi Indonesia dalam Indonesia–Australia Transport Safety Forum mencerminkan keseriusan pemerintah dalam menempatkan keselamatan sebagai prioritas utama dalam pembangunan sektor transportasi. Hasil dari forum ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan dalam penyusunan kebijakan dan langkah-langkah strategis yang lebih terarah, guna meningkatkan keselamatan transportasi secara berkelanjutan. Dengan terus memperkuat kerja sama dan berbagi pengetahuan, Indonesia diharapkan mampu menghadapi berbagai tantangan keselamatan transportasi dengan lebih siap dan responsif di masa yang akan datang.



HASIL MONITORING KNKT: ARUS BALIK LEBARAN 2026 BERJALAN LANCAR TANPA KEJADIAN MENONJOL

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) melaksanakan kegiatan monitoring arus balik Angkutan Lebaran tahun 2026 pada tanggal 27 hingga 29 Maret 2026 dengan tujuan memperoleh gambaran langsung kondisi operasional lalu lintas, efektivitas rekayasa lalu lintas, serta aspek keselamatan transportasi di sejumlah ruas jalan utama di Pulau Jawa. Kegiatan ini dilakukan oleh tim investigator moda Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) KNKT melalui pemantauan di jalur tol, jalur pantai utara, serta jalur tengah

yang menjadi alternatif pergerakan masyarakat selama periode arus balik.

Monitoring dilakukan pada berbagai ruas strategis, termasuk jalan tol Jakarta – Cikampek dengan penerapan contraflow, jalur Pantura dari Cikampek hingga Semarang, jalan tol fungsional Probolinggo – Situbondo (Prosiwangi), serta jaringan tol yang menghubungkan Jawa Timur hingga Jawa Tengah dan Jawa Barat. Selain itu, tim juga melakukan pemantauan pada jalur tengah melalui rute Ajibarang hingga Bawen serta sejumlah titik penting seperti

Gerbang Tol Kalikangkung, Terminal Tipe A Mangkang, dan beberapa rest area utama di sepanjang jalur tol Trans Jawa.

Berdasarkan hasil pemantauan lapangan, secara umum arus lalu lintas selama periode monitoring terpantau padat pada beberapa titik, namun tetap dapat bergerak dengan baik di sebagian besar ruas yang diamati. Pada hari pertama monitoring, kondisi lalu lintas di jalur Pantura dari Cikampek hingga Jatibarang terpantau padat, sementara pada segmen Jatibarang hingga Cirebon terjadi perlambatan yang dipengaruhi oleh penerapan sistem satu arah di jalan tol. Di sisi lain, jalur Pantura di wilayah Jawa Timur, khususnya Banyuwangi hingga Situbondo, terpantau ramai lancar tanpa adanya kendaraan besar yang melintas. Jalan tol Prosiwangi dioperasikan secara fungsional pada jam tertentu dengan pembatasan kecepatan dan pembatasan jenis kendaraan, serta dilengkapi rambu-rambu keselamatan tambahan.

Pada jalur tengah, kondisi lalu lintas secara umum ramai lancar, meskipun terdapat kemacetan di wilayah Parakan akibat penyempitan jalan dan pengaturan waktu siklus pada simpang. Kawasan wisata Dieng tetap ramai pengunjung, dengan kebijakan pembatasan bus besar masih berjalan efektif.

Di hari kedua, pemantauan menunjukkan bahwa ruas Tol Sayung – Demak relatif lancar meskipun masih ditemukan kendaraan besar yang melintas. Di jalur Pantura Semarang – Sayung terjadi

kemacetan yang dipengaruhi oleh banjir rob serta kurang optimalnya pengaturan lalu lintas pada simpang tertentu. Sementara itu, di Gerbang Tol Kalikangkung, arus kendaraan terpantau tinggi dengan dominasi kendaraan pribadi dan bus. Berdasarkan informasi yang diperoleh di lapangan, masih terdapat sekitar 25% kendaraan pemudik yang belum kembali ke Jakarta, sehingga diperkirakan puncak arus balik masih akan berlangsung. Evaluasi terhadap fasilitas rest area juga menunjukkan adanya keterbatasan kapasitas pada pintu masuk di beberapa lokasi.

Memasuki hari ketiga, kondisi arus lalu lintas di jalan tol Semarang menuju Jakarta terpantau ramai lancar dengan penerapan sistem satu arah dari KM 267 hingga KM 70. Tidak ditemukan antrean signifikan di rest area, meskipun beberapa lokasi seperti Rest Area KM 62 Cikampek mengalami kondisi penuh. Sebagian besar rest area lainnya masih memiliki kapasitas parkir yang tersedia meskipun dalam kondisi ramai. Di Terminal Tipe A Mangkang, kegiatan monitoring juga mencakup pembagian materi keselamatan kepada kru bus serta koordinasi dengan pengelola terminal terkait operasional angkutan selama arus balik.

Selama keseluruhan kegiatan monitoring berlangsung, tidak ditemukan kejadian menonjol yang memenuhi kriteria investigasi KNKT. Hal ini menunjukkan bahwa secara umum penyelenggaraan arus balik Angkutan Lebaran tahun 2026

berjalan dengan cukup baik dari sisi keselamatan transportasi.

dari pemantauan tersebut, KNKT memberikan sejumlah perhatian terhadap aspek keselamatan yang masih perlu ditingkatkan, antara lain perlunya penyediaan petugas medis di beberapa titik rest area seperti UPPKB Balonggandu, peningkatan rambu keselamatan khususnya pada kondisi cuaca tertentu di ruas tol fungsional, serta optimalisasi manajemen rekayasa lalu lintas di jalur Pantura.

Selain itu, pengelolaan kapasitas rest area juga menjadi perhatian penting, termasuk kebutuhan penyediaan informasi ketersediaan ruang parkir secara real time untuk membantu pengguna jalan dalam merencanakan perjalanan dengan lebih aman dan efisien.

KNKT menegaskan bahwa kegiatan monitoring ini merupakan bagian dari ikhtiar dalam meningkatkan keselamatan transportasi jalan, khususnya pada periode dengan mobilitas tinggi seperti Angkutan Lebaran.





KNKT SAMPAIKAN HASIL REVIEW MITIGASI RISIKO KESELAMATAN LAYANAN TRANSJAKARTA

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dalam Kegiatan Evaluasi dan Pendampingan Peningkatan Keselamatan di Operasional PT Transportasi Jakarta menyampaikan hasil review terhadap aspek keselamatan layanan Transjakarta yang mencakup unsur awak kendaraan, lintasan perjalanan, prasarana, serta armada. Review ini dilakukan sebagai bagian dari upaya peningkatan keselamatan operasional transportasi umum di wilayah Jakarta dan sekitarnya.

Dalam paparan yang diberikan, Ketua KNKT, Soerjanto Tjahjono menegaskan bahwa keselamatan transportasi harus dibangun melalui pengelolaan risiko yang berkelanjutan. “Sejalan dengan filosofi keselamatan yang disampaikan dalam kajian tersebut, setiap potensi bahaya perlu diidentifikasi sejak dini agar tidak berkembang menjadi kecelakaan atau gangguan operasional.”, ujarnya.

Pada aspek awak kendaraan, KNKT menemukan sejumlah hal yang memerlukan perhatian, mulai dari proses rekrutmen, pemeriksaan kesehatan,

pengelolaan kelelahan, hingga sistem pelatihan pramudi. Hasil review menunjukkan masih terdapat perbedaan penerapan standar rekrutmen antar operator, termasuk pelaksanaan psikotes dan pemeriksaan kesehatan calon pramudi. Selain itu, pelaksanaan pemeriksaan kesehatan berkala dan pengelolaan data kesehatan pramudi dinilai belum sepenuhnya terintegrasi.

KNKT merekomendasikan penyusunan basis data pramudi secara terpusat, standardisasi pemeriksaan kesehatan, penguatan sistem fit to work, serta pengembangan sistem pemantauan kesehatan yang dapat mendukung penugasan pramudi sesuai kondisi kesehatannya.

Dari sisi kompetensi, KNKT menilai perlunya kalender pelatihan tahunan yang terkoordinasi, penyamaan standar materi pelatihan antar operator, serta sistem evaluasi kompetensi yang terukur dan berkelanjutan. Langkah tersebut diharapkan dapat menjaga dan meningkatkan kemampuan pramudi dalam menghadapi berbagai kondisi operasional di lapangan.

Pada aspek lintasan perjalanan, review menemukan bahwa pemanfaatan Route Hazard Mapping yang telah disusun masih perlu ditingkatkan. KNKT merekomendasikan sosialisasi berkala kepada pramudi, pembaruan data bahaya di sepanjang rute, serta pengembangan sistem komunikasi yang lebih efektif antara ruang kontrol dan armada di lapangan.

Pengelolaan risiko lintasan juga perlu didukung dengan pemetaan lokasi yang memiliki riwayat kecelakaan dan penempatan fasilitas keselamatan yang sesuai dengan karakteristik masing-masing rute.

Sementara itu, pada aspek prasarana, KNKT mengidentifikasi sejumlah kondisi yang berpotensi meningkatkan risiko operasional, antara lain geometri halte yang menyulitkan manuver kendaraan, jarak antara peron dan bus yang melebihi standar pada lokasi tertentu, potensi konflik pergerakan bus saat keluar dan masuk halte, serta beberapa fasilitas halte dan bus stop yang memerlukan penyesuaian dari sisi keselamatan. Untuk itu, KNKT merekomendasikan evaluasi desain halte, penyesuaian jenis armada dengan kondisi lintasan dan halte yang dilayani, serta peninjauan kembali fasilitas pendukung seperti rambu, marka, dan aksesibilitas bagi pengguna layanan.

Review juga mencakup aspek pemeliharaan armada, khususnya bus listrik yang dioperasikan dalam layanan Transjakarta. KNKT menemukan sejumlah temuan signifikan terkait dokumentasi teknis, sistem pemeliharaan, kompetensi mekanik, hingga kesiapsiagaan menghadapi kondisi darurat di lingkungan workshop. Beberapa dokumen teknis masih tersedia dalam bahasa asing dan belum seluruhnya didukung dengan prosedur kerja yang komprehensif maupun sistem pemantauan pemeliharaan yang terintegrasi.

Selain itu, KNKT menilai perlunya penguatan program pemeliharaan berbasis analisis data, peningkatan kompetensi sumber daya manusia, serta penyusunan prosedur tanggap darurat yang lebih lengkap untuk mendukung keselamatan operasional armada listrik. Evaluasi berkala terhadap hasil perawatan kendaraan juga dinilai penting agar langkah mitigasi dapat dilakukan secara tepat dan berkelanjutan. Hasil review ini dimaksudkan untuk memberikan masukan bagi penyelenggara dan operator layanan dalam meningkatkan sistem keselamatan secara menyeluruh.

“Melalui penerapan rekomendasi yang telah diidentifikasi, diharapkan risiko operasional dapat dikendalikan dengan lebih baik dan keselamatan pengguna maupun petugas layanan dapat terus ditingkatkan.”, tutup Soerjanto.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi menegaskan bahwa keselamatan merupakan proses yang harus dijaga secara konsisten melalui identifikasi bahaya, pengelolaan risiko, pengawasan pelaksanaan standar, serta perbaikan berkelanjutan di seluruh aspek operasional transportasi.



GANDENG MIROS DAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN, KNKT SELENGGARAKAN FORUM DISKUSI KESELAMATAN SEPEDA MOTOR

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menegaskan perlunya langkah yang lebih terarah untuk meningkatkan keselamatan pengguna sepeda motor di Indonesia. Hal tersebut mengemuka dalam Diskusi Peningkatan Keselamatan Sepeda Motor yang diselenggarakan KNKT di Kantor KNKT, Jakarta, dengan melibatkan unsur Kementerian Perhubungan dan lembaga penelitian keselamatan jalan.

Ketua KNKT Soerjanto Tjahjono mengatakan bahwa tingginya jumlah pengguna sepeda motor harus menjadi perhatian bersama karena kelompok pengguna kendaraan roda dua masih mendominasi angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia.

“Indonesia memiliki jumlah sepeda motor yang sangat besar. Kondisi ini menuntut adanya kebijakan dan langkah keselamatan yang lebih kuat agar risiko kecelakaan dan fatalitas dapat ditekan,” ujar Ketua KNKT. Data yang dipaparkan dalam diskusi menunjukkan bahwa jumlah sepeda motor di Indonesia pada tahun 2025 mencapai sekitar 145,27 juta unit atau 83,9 persen dari total kendaraan bermotor yang beroperasi. Di Pulau Jawa saja terdapat sekitar 84 juta unit sepeda motor dengan jumlah penduduk sekitar 103 juta jiwa. Besarnya populasi kendaraan roda dua tersebut menjadikan keselamatan sepeda motor sebagai salah satu isu penting dalam keselamatan transportasi jalan.

Data Korlantas Polri menunjukkan tren peningkatan kecelakaan yang melibatkan sepeda motor dalam lima tahun terakhir. Pada tahun 2020 tercatat 93.845 kecelakaan, sementara pada tahun 2024 jumlahnya meningkat menjadi 142.384 kecelakaan. Pada tahun yang sama, jumlah korban meninggal dunia mencapai 24.123 jiwa, korban luka berat 14.953 orang, dan korban luka ringan mencapai 171.874 orang. Selain tingginya angka kecelakaan, kelompok usia muda menjadi kelompok yang paling banyak terdampak. Pada tahun 2024, korban kecelakaan terbanyak berasal dari kelompok usia 15–19 tahun sebanyak 38.792 orang dan usia 20–24 tahun sebanyak 32.851 orang. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa kecelakaan sepeda motor tidak hanya menjadi persoalan keselamatan transportasi, tetapi juga berdampak terhadap produktivitas generasi usia kerja.

“Angka korban pada kelompok usia muda menunjukkan bahwa upaya pencegahan harus dilakukan sejak dini melalui pendidikan, pelatihan, dan peningkatan kesadaran berkendara yang berkeselamatan,” tambah Ketua KNKT.

Dalam diskusi tersebut juga dipaparkan hasil kajian mengenai pengoperasian sepeda motor pada jalan dengan alinyemen vertikal yang melebihi standar. Kajian menemukan bahwa masih banyak pengendara yang belum memahami teknik berkendara yang tepat pada jalan menanjak, menurun, maupun tikungan tajam. Kurangnya pemahaman mengenai

penggunaan rem, pengaturan kecepatan, teknik menikung, penggunaan gigi transmisi, serta distribusi beban kendaraan menjadi faktor yang dapat meningkatkan risiko kecelakaan. Survei lapangan yang dilakukan pada sejumlah ruas jalan, antara lain di kawasan Cikidang, Gedongsongo, Bromo, dan Prigen–Trawas, menunjukkan adanya risiko kegagalan pengereman pada jalan menurun yang panjang dan curam. Kajian tersebut juga menemukan bahwa sebagian pengguna sepeda motor belum melakukan perawatan sistem pengereman secara memadai. Pada pengujian lapangan, penggunaan rem secara terus-menerus pada jalan menurun menyebabkan peningkatan temperatur sistem pengereman yang berpotensi menurunkan efektivitas rem. KNKT menilai bahwa peningkatan keselamatan sepeda motor perlu dilakukan melalui pendekatan yang menyeluruh, mulai dari peningkatan keterampilan pengendara, perawatan kendaraan, penguatan perlengkapan jalan, hingga pengembangan teknologi keselamatan kendaraan. Kajian juga menekankan pentingnya penyediaan fasilitas keselamatan pada ruas jalan dengan karakteristik khusus, termasuk perlengkapan jalan yang memadai dan fasilitas penghentian darurat pada lokasi yang memiliki risiko tinggi.

“Keselamatan jalan merupakan tanggung jawab bersama. pemerintah, industri, akademisi, komunitas, dan masyarakat perlu berkolaborasi untuk membangun sistem keselamatan sepeda motor yang



KUARTAL II 2026, KNKT PERKUAT KESELAMATAN TRANSPORTASI MELALUI KOLABORASI, PENINGKATAN KAPASITAS, DAN MITIGASI RISIKO

Sepanjang April hingga Juni 2026, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) terus memperkuat upaya peningkatan keselamatan transportasi melalui berbagai kegiatan di tingkat nasional maupun internasional. Berbagai forum kerja sama, pelatihan investigator, monitoring lapangan, evaluasi sistem keselamatan, hingga diskusi ilmiah mengenai isu-isu keselamatan transportasi menjadi bagian dari ikhtiar KNKT untuk mendorong terciptanya sistem transportasi yang lebih berkeselamatan dan berkelanjutan. Rangkaian kegiatan diawali dengan penyelenggaraan Investigator Essential

Training Course 2026 hasil kerja sama KNKT dengan Australian Transport Safety Bureau (ATSB). Pelatihan yang diikuti investigator dari seluruh subkomite moda transportasi di KNKT ini membahas penanganan keluarga korban, dokumentasi investigasi, komunikasi media, hingga strategi komunikasi dengan para pemangku kepentingan. Melalui pelatihan tersebut, KNKT memperkuat kapasitas sumber daya manusia agar selain mampu melaksanakan investigasi secara profesional, juga mampu menyampaikan hasil investigasi secara transparan dan bertanggung jawab kepada masyarakat.

Masih dalam upaya meningkatkan kualitas investigasi, KNKT turut berpartisipasi pada *ICAO–EASA Forum on Safety Investigation* di Bali. Forum tersebut mempertemukan berbagai otoritas investigasi keselamatan penerbangan, regulator, serta pelaku industri untuk membahas tantangan investigasi di kawasan Asia Pasifik. Berbagai pembahasan menekankan pentingnya peningkatan kompetensi investigator, penguatan independensi lembaga investigasi, implementasi rekomendasi keselamatan yang efektif, serta pengembangan kerja sama regional dalam menghadapi kompleksitas dunia penerbangan yang terus berkembang.

Komitmen memperluas kerja sama internasional juga diwujudkan melalui keikutsertaan Ketua KNKT dalam Indonesia - Australia Transport Safety Forum di Canberra, Australia. Forum tersebut menjadi wadah pertukaran pengalaman mengenai pengembangan budaya keselamatan, pencegahan kecelakaan, pemanfaatan data keselamatan, serta penguatan sistem investigasi yang independen. Bagi KNKT, kerja sama internasional menjadi salah satu sarana penting untuk memperkaya metodologi investigasi sekaligus membuka peluang pengembangan kapasitas KNKT secara kelembagaan di masa mendatang.

Pada sektor transportasi jalan di kuartal II tahun 2026, KNKT melaksanakan monitoring arus balik Angkutan Lebaran 2026 di berbagai ruas strategis Pulau Jawa. Pemantauan dilakukan pada jalur tol, jalur

Pantai Utara, jalur tengah, terminal, hingga sejumlah rest area. Hasil monitoring menunjukkan bahwa secara umum arus balik berlangsung lancar tanpa adanya kejadian yang memenuhi kriteria investigasi KNKT. Meski demikian, KNKT tetap memberikan sejumlah perhatian terhadap peningkatan aspek keselamatan, antara lain perlunya optimalisasi manajemen lalu lintas, peningkatan rambu keselamatan pada ruas tertentu, penyediaan petugas medis di beberapa rest area, serta pengelolaan kapasitas kawasan istirahat agar perjalanan masyarakat tetap berlangsung lancar dan memenuhi aspek keselamatan.

Di samping itu, KNKT menyampaikan hasil evaluasi dan pendampingan peningkatan keselamatan operasional PT Transportasi Jakarta. Review dilakukan terhadap aspek awak kendaraan, lintasan perjalanan, prasarana, hingga pemeliharaan armada, termasuk bus listrik. Evaluasi tersebut menghasilkan berbagai masukan mengenai standarisasi pemeriksaan kesehatan pramudi, pengendalian kelelahan, peningkatan kompetensi pengemudi, penyempurnaan pemetaan risiko lintasan, evaluasi desain halte, hingga penguatan sistem pemeliharaan armada berbasis analisis data. KNKT menilai pengelolaan risiko secara berkelanjutan menjadi kunci untuk meningkatkan keselamatan layanan angkutan umum.

Perhatian terhadap keselamatan pengguna jalan juga diwujudkan melalui penyelenggaraan diskusi peningkatan

keselamatan sepeda motor bersama Malaysian Institute of Road Safety Research (MIROS) dan Kementerian Perhubungan. Diskusi tersebut mengangkat tingginya angka kecelakaan sepeda motor di Indonesia, khususnya yang melibatkan kelompok usia muda. Selain memaparkan data kecelakaan, forum juga membahas hasil kajian mengenai teknik berkendara pada jalan dengan karakteristik menanjak, menurun, dan bertikungan tajam. KNKT memandang peningkatan keterampilan pengendara, pemeliharaan kendaraan, penyediaan perlengkapan jalan, serta pengembangan teknologi keselamatan perlu dilakukan secara terpadu untuk menekan angka kecelakaan. Menjelang akhir kuartal, KNKT turut memberikan perhatian terhadap meningkatnya penggunaan kendaraan listrik di Indonesia melalui Focus Group Discussion yang diselenggarakan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Dalam forum tersebut, KNKT menyoroti pentingnya kesiapan sistem keselamatan kendaraan listrik, khususnya terkait penanganan keadaan darurat ketika terjadi kecelakaan maupun kebakaran. KNKT menilai masih diperlukan kejelasan mengenai pihak yang bertindak sebagai first

responder, penyusunan pedoman tanggap darurat yang seragam, peningkatan kapasitas personel penyelamat, serta penguatan sarana pendukung keselamatan. Selain itu, KNKT juga menyoroti perlunya penerapan standar internasional seperti ISO 17840 sebagai acuan penyediaan informasi bagi petugas penyelamat ketika menangani kendaraan listrik.

Berbagai kegiatan yang dilaksanakan selama Kuartal II Tahun 2026 menunjukkan bahwa peningkatan keselamatan transportasi memerlukan pendekatan yang holistik. Penguatan kapasitas investigator, kerja sama internasional, evaluasi sistem operasional, peningkatan kompetensi sumber daya manusia, hingga pengembangan tata kelola keselamatan pada teknologi transportasi baru menjadi bagian dari langkah yang terus didorong KNKT. Melalui sinergi dengan kementerian dan lembaga, pemerintah daerah, lembaga internasional, akademisi, pelaku industri, serta seluruh pemangku kepentingan, KNKT berharap upaya-upaya tersebut dapat mendukung terwujudnya sistem transportasi nasional yang semakin aman, andal, dan berorientasi pada keselamatan.



KNKT DORONG KOLABORASI DAN PENINGKATAN KAPASITAS INVESTIGATOR DI FORUM ICAO-EASA

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) berpartisipasi dalam *ICAO-EASA Forum on Safety Investigation* yang diselenggarakan di Bali pada 21 hingga 22 April 2026. Kegiatan ini mempertemukan otoritas investigasi keselamatan penerbangan, regulator, serta perwakilan industri dari berbagai negara untuk membahas penguatan kapasitas investigasi dan implementasi rekomendasi keselamatan di kawasan Asia Pasifik yang terus mengalami pertumbuhan pesat.

Forum dibuka oleh perwakilan *International Civil Aviation Organization (ICAO)*, *European Union Aviation Safety Agency (EASA)*, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan, serta Ketua KNKT. Selama dua hari pelaksanaan, forum diisi dengan paparan dan diskusi panel yang menyoroti kompleksitas investigasi kecelakaan penerbangan, tantangan pemenuhan

standar dan praktik yang direkomendasikan ICAO, serta kebutuhan peningkatan kompetensi investigator keselamatan.

Pembahasan mengemuka pada kondisi kawasan Asia Pasifik yang saat ini mencakup sekitar 40 persen ruang udara global dan menjadi wilayah dengan pertumbuhan penerbangan tercepat. Di sisi lain, kawasan ini masih menghadapi tantangan dalam capaian efektivitas implementasi investigasi kecelakaan, khususnya terkait aspek pelatihan investigator. Keterbatasan sumber daya, kebutuhan keahlian teknis, serta lamanya proses pembentukan kompetensi menjadi faktor utama yang memengaruhi kualitas dan ketepatan waktu laporan investigasi.

Forum juga menyoroti bahwa tantangan utama tidak terletak pada aspek regulasi, melainkan pada implementasi di lapangan. Keterlambatan penyelesaian laporan, keterbatasan tenaga ahli, serta lemahnya koordinasi antar pemangku kepentingan

menjadi isu yang perlu mendapat perhatian. Dalam konteks tersebut, penguatan fondasi kelembagaan investigasi, termasuk independensi badan investigasi dan dukungan negara, menjadi faktor penting untuk memastikan efektivitas pelaksanaan investigasi. Kerja sama regional menjadi salah satu pendekatan yang didorong dalam forum ini. Berbagai pihak menekankan bahwa tidak ada satu otoritas yang dapat bekerja sendiri dalam meningkatkan keselamatan penerbangan. Pertukaran sumber daya, dukungan timbal balik, serta pengembangan model kerja sama regional menjadi langkah yang dinilai relevan untuk menjawab keterbatasan yang ada. Dalam hal pelatihan, pendekatan regional juga dipandang perlu untuk mempercepat peningkatan kompetensi investigator yang memerlukan waktu dan pengalaman panjang. Selain itu, forum menekankan pentingnya kualitas rekomendasi keselamatan sebagai hasil utama investigasi. Rekomendasi yang disusun perlu bersifat jelas, tepat sasaran, realistis, dan dapat ditindaklanjuti. Tantangan yang dihadapi tidak hanya pada penyusunan rekomendasi, tetapi juga pada mekanisme pemantauan dan tindak lanjut, termasuk penentuan pihak yang tepat sebagai adresat rekomendasi serta koordinasi antara badan investigasi dan otoritas penerbangan sipil. Diskusi juga menggarisbawahi perlunya pergeseran pendekatan dari sekadar investigasi menuju pemanfaatan data sebagai dasar pengambilan keputusan keselamatan.

Penguatan mekanisme pelacakan tindak lanjut serta analisis tren menjadi bagian dari upaya membangun sistem keselamatan yang lebih proaktif. Keterlibatan industri penerbangan dalam proses investigasi turut menjadi perhatian penting dalam forum ini. Seluruh peserta sepakat bahwa kerja sama antara badan investigasi, regulator, dan pelaku industri merupakan elemen kunci untuk memastikan efektivitas investigasi sekaligus implementasi rekomendasi keselamatan. Independensi badan investigasi tetap menjadi prinsip utama, namun tidak berarti terpisah dari kolaborasi dengan pihak terkait.

Sebagai penutup, forum menghasilkan sejumlah poin utama yang menjadi arah ke depan, antara lain penguatan independensi badan investigasi dengan dukungan negara, peningkatan investasi dalam pelatihan investigator, fokus pada implementasi rekomendasi keselamatan, serta penguatan kerja sama regional. Seluruh upaya tersebut diarahkan untuk menghasilkan peningkatan keselamatan penerbangan yang nyata dan berkelanjutan. KNKT memandang forum ini sebagai wadah penting untuk memperkuat sinergi internasional dalam meningkatkan keselamatan transportasi udara. Hasil pembahasan diharapkan dapat menjadi rujukan dalam pengembangan kebijakan dan praktik investigasi di Indonesia, khususnya dalam memperkuat kapasitas kelembagaan, kualitas investigasi, serta efektivitas tindak lanjut rekomendasi keselamatan.



KOLABORASI KNKT DAN ATSB DALAM PELATIHAN INVESTIGATOR KESELAMATAN TRANSPORTASI

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) berpartisipasi dalam kegiatan Investigator Essential Training Course 2026 yang dilaksanakan pada 14 hingga 17 April 2026. Kegiatan yang dilakukan di Hotel Borobudur, Jakarta Pusat ini merupakan bagian dari kerja sama dengan Australian Transport Safety Bureau (ATSB) dalam rangka peningkatan kapasitas investigator kecelakaan transportasi.

Pelatihan tersebut diikuti oleh 25 peserta yang berasal dari berbagai unsur di lingkungan KNKT, mencakup Subkomite Investigasi Kecelakaan Penerbangan, Pelayaran, Perkeretaapian, dan Lalu Lintas Jalan, serta Sekretariat KNKT. Selain itu, kegiatan ini juga melibatkan perwakilan pemangku kepentingan terkait. Keikutsertaan lintas subkomite dan unit kerja ini dimaksudkan untuk memperkuat pemahaman bersama dalam pelaksanaan investigasi serta meningkatkan koordinasi

antar unsur yang terlibat dalam penanganan kecelakaan transportasi.

Pada hari pertama pelaksanaan, materi pelatihan difokuskan pada penanganan keluarga korban (*family assistance*). Peserta mendapatkan pemaparan mengenai kewajiban internasional yang mengacu pada ketentuan ICAO Annex 13, termasuk tinjauan terhadap Protocol Questions yang berkaitan dengan aspek tersebut. Selain itu, disampaikan pula proses yang diterapkan oleh ATSB dalam memberikan dukungan kepada keluarga korban, serta pengalaman historis dalam pengelolaan hubungan dengan pihak keluarga korban dalam situasi kecelakaan transportasi.

Memasuki hari kedua, pelatihan berlanjut dengan materi terkait dokumentasi visual dalam investigasi kecelakaan, khususnya teknik fotografi di lokasi kejadian. Materi yang disampaikan mencakup konsep dasar fotografi investigasi, pentingnya

dokumentasi visual dalam mendukung analisis, serta teknik pengambilan gambar yang akurat dan sistematis di lokasi kecelakaan. Peserta juga dibekali dengan pemahaman mengenai analisis dan pengukuran berbasis citra untuk mendukung proses investigasi secara lebih komprehensif.

Pada hari ketiga, peserta mengikuti sesi pelatihan media yang berfokus pada penyampaian informasi kepada publik. Materi yang diberikan meliputi penyusunan siaran pers dan pelaksanaan konferensi pers. Dalam sesi ini, peserta memperoleh pemahaman mengenai pentingnya penyampaian informasi yang jelas, tepat, dan bertanggung jawab, terutama dalam situasi yang melibatkan perhatian publik yang tinggi.

Pelatihan dilanjutkan pada hari keempat dengan pembahasan mengenai strategi komunikasi dengan pemangku kepentingan. Materi mencakup perencanaan keterlibatan pemangku kepentingan serta strategi dalam menghadapi berbagai tantangan komunikasi yang umum terjadi dalam penanganan kecelakaan transportasi. Melalui sesi ini, peserta diharapkan mampu mengelola komunikasi secara efektif, baik dalam konteks internal maupun eksternal. Kegiatan pelatihan ini menghadirkan narasumber dari ATSB yang memiliki pengalaman dalam bidang investigasi keselamatan transportasi serta komunikasi publik. Materi yang disampaikan dirancang untuk memberikan keseimbangan antara

pemahaman teknis dan kemampuan komunikasi, sehingga peserta tidak hanya mampu melaksanakan investigasi secara profesional, tetapi juga dapat menyampaikan hasilnya kepada publik secara transparan dan akuntabel.

Jumlah peserta yang terbatas memungkinkan interaksi yang lebih intensif antara peserta dan narasumber. Hal ini memberikan kesempatan bagi peserta untuk mendalami materi, berbagi pengalaman, serta mendiskusikan berbagai tantangan yang dihadapi dalam pelaksanaan investigasi di masing-masing moda transportasi.

“Kegiatan ini menjadi salah satu upaya untuk meningkatkan kapasitas sumber daya manusia KNKT, khususnya dalam menghadapi tantangan investigasi yang semakin kompleks, serta dalam menyampaikan hasil investigasi kepada publik secara tepat dan bertanggung jawab,” ujar Ketua KNKT.

Melalui keikutsertaan dalam pelatihan ini, KNKT terus menunjukkan komitmennya dalam meningkatkan kompetensi investigator serta memperkuat kerja sama internasional. Upaya ini diharapkan dapat mendukung pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi yang independen, profesional, dan berorientasi pada peningkatan keselamatan, sehingga rekomendasi yang dihasilkan dapat memberikan kontribusi nyata dalam upaya pencegahan kecelakaan di masa mendatang.



Selamat Sore Bapak/Ibu Pimpinan Izin menyampaikan kegiatan Ketua KNKT bersama PLT dan Investigator KA dan LLAJ Jumat 22 Mei 2026 mengikuti Kunjungan Kerja Komisi V DPR RI di Stasiun Bekasi Timur, OCC-Balai Yasa

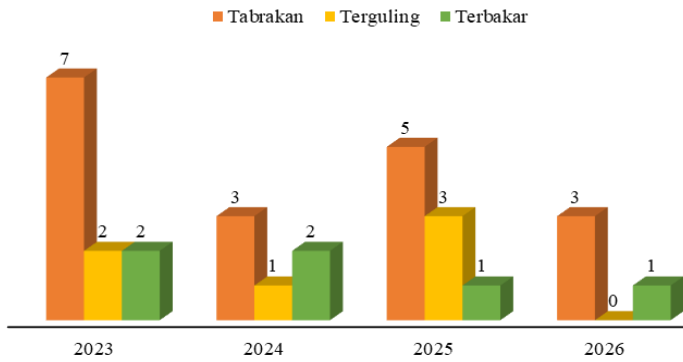


pada hari ini tengah dilaksanakan kegiatan Essential Training Course 2026 yang diselenggarakan oleh Australian Transport Safety Bureau (ATSB) di Hotel Borobudur, Jakarta dari tanggal 14 hingga 17 April 2026



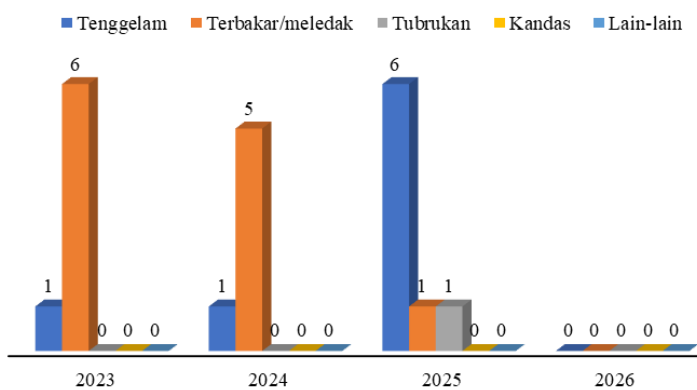
Rangkaian kegiatan Ketua KNKT dengan Chief Commissioner and CEO ATSB dalam rangka Transport Safety Forum Agency to Agency bilateral meeting (sub-group working groups).

Investigasi Kecelakaan LLAJ 2023 - Juni 2026



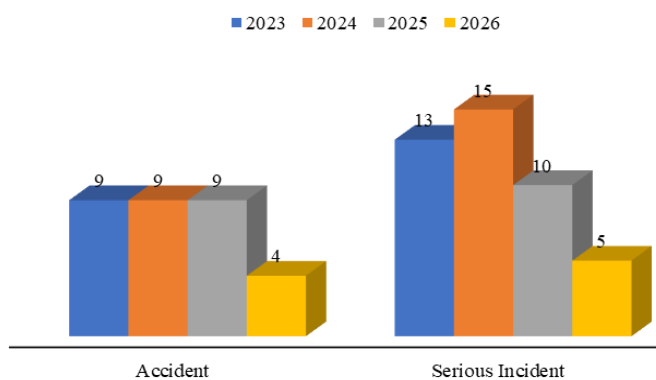
LLAJ

Investigasi Kecelakaan Pelayaran 2023 - Juni 2026



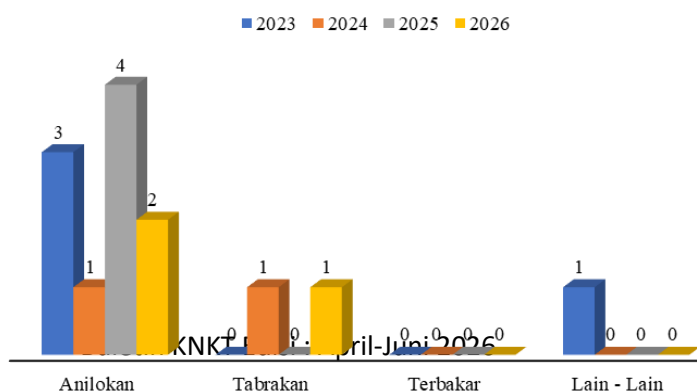
PELAYARAN

Investigasi Kecelakaan Penerbangan 2023 - Juni 2026



PENERBANGAN

Investigasi Kecelakaan Kereta Api 2023 - Juni 2026



KERETA API