



BULETIN KNKT

EDISI : OKTOBER - DESEMBER 2021



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



@knkt_RI



@knkt_RI



Website
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



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 membutuhkannya.

DAFTAR ISI

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



FAKTOR DOMINAN PENYEBAB KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN

Kecelakaan lalu lintas jalan saat ini menjadi penyebab kematian, cedera dan kecacatan yang dominan di seluruh dunia. Kurang lebih sebanyak 1,3 juta orang meninggal dunia dan sekitar 20-50 juta orang terluka akibat kecelakaan jalan pada setiap tahunnya. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) selaku lembaga non-struktural yang bertugas mewujudkan keselamatan transportasi, berdasarkan hasil investigasi yang kerap kali dilakukan menunjukkan bahwa penyebab terjadinya kecelakaan didominasi oleh faktor geometrik jalan.

Perlu diingat bahwa sebagian besar jalan di Indonesia bukanlah jalan yang sengaja dibangun, melainkan jalan peninggalan jaman Belanda, jalan tikus, jalan setapak, jalan lingkungan yang kemudian dilebarkan dan diperkeras sehingga tampak menjadi bagus. Jalan tersebut terjadi tanpa melalui kaidah keselamatan infrastruktur jalan yang baik yang terdiri dari audit keselamatan jalan, inspeksi keselamatan jalan, analisa dampak keselamatan jalan, manajemen daerah rawan kecelakaan, serta laik fungsi jalan, sehingga sangat mungkin jalan tersebut menyimpan banyak *hazard* yang bisa kapan saja menyebabkan orang celaka.

Pada agenda kegiatan *Media Release* kali ini dengan mengusung tema "Kecelakaan Lalu Lintas Jalan yang Disebabkan oleh Faktor Geometrik Jalan (Studi Kasus Investigasi

Tabrakan Beruntun Ruas Jalan Solo Ngawi, Tikungan Harmoko Musi Banyuasin, dan Tebing Breksi Sleman Jogja)" berfokus pada tiga titik daerah rawan kecelakaan.

Studi kasus pertama, elemen penampang jalan melintang yang terjadi di Ruas Jalan Solo Ngawi. Kecelakaan diawali dengan konvoi antara sepeda motor membawa muatan barang, bus Safari Dharma Raya, bus Mira, bus Sumber Selamat dan Toyota Innova dari arah Solo menuju Ngawi, tepatnya di KM 8-9. Saat bus Mira mencoba mendahului sepeda motor dari arah berlawanan ada Bus Eka sehingga terjadi tabrakan beruntun yang melibatkan 3 bus dan 1 mobil penumpang. Jalan Arteri Primer Kelas II dengan lebar 7 meter 2/2 UD. Bahu jalan 1,5 meter. Kondisi jalan lurus.

Hazard pada kasus tersebut yaitu adanya desain kecepatan tinggi, *mixed traffic* (gap kecepatan), tabrak depan dan tabrak belakang. Rekomendasi yang perlu dilakukan di antaranya survei inspeksi keselamatan jalan (BPJN dan BPTD), segregasi lalu lintas dengan kecepatan yang berbeda, manajemen *traffic calming* (aksesibilitas vs keselamatan).

Selanjutnya, elemen alinyemen horizontal di Tikungan Harmoko Musi Banyuasin yang kerap kali terjadi secara berulang kecelakaan tunggal kendaraan terguling atau menabrak tebing. *Hazard* tersebut sudah ada sejak Pak Harmoko masih menjabat sebagai Menteri

Penerangan. Jalan Arteri Primer Kelas II dengan lebar 6 meter 2/2 UD. Bahu jalan 1 meter. Kondisi jalan berkelok. Kecelakaan dialami oleh bus Antar Kota dan Antar Provinsi (AKAP) yang menewaskan 4 korban jiwa.

Identifikasi *hazard* pada kasus kecelakaan tersebut yaitu tikungan patah setelah jalan lurus, adanya tikungan ganda searah, dan minimnya informasi delineaasi jalan. Adapun rekomendasi yang telah diberikan di antaranya perbaikan informasi delineaasi jalan, pra-desain perbaikan geometrik tikungan, dan perbaikan geometrik tikungan. Terakhir, elemen alinyemen vertikal pada Tebing Breksi Sleman Jogja. Terdapat perbedaan tinggi sebesar 191 meter dengan gradien maksimal 35% sejauh 1,81 km.

Kendaraan Isuzu NHR 55 memiliki torsi dengan *gradeability* sebesar 25%. Saat dipaksa naik mesin mengalami *overheat* dan *v-belt* putus. Pengemudi dan Pemilik Kendaraan tidak memahami sistem rem. Pengemudi tetap melanjutkan perjalanan turun ke bawah, sehingga terjadi rem blong dan mengakibatkan 6 orang meninggal dunia.

Adapun *hazard* yang ditemukan yaitu adanya turunan panjang dan ekstrem, jalan beton dan drainase beton, serta minimnya informasi delineaasi jalan. Rekomendasi yang harus ditindaklanjuti di antaranya perbaikan informasi delineaasi jalan, penyediaan *forgiving road*, dan pemberian edukasi terkait delineaasi jalan.



Investigasi di Puncak, Bogor, Jawa Barat





Sepakat kerjasama KNKT dan ITERA wujudkan keselamatan bidang transportasi di Indonesia.



Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) bersama Institut Teknologi Sumatera (ITERA) sepakat melakukan kerja sama di bidang pengembangan dan pengkajian keselamatan transportasi di Indonesia dengan memanfaatkan sumber daya yang dimiliki oleh kedua belah pihak sesuai dengan tugas dan fungsi masing-masing. Kerja sama antara KNKT dan ITERA ini ditandai dengan dilakukannya penandatanganan nota kesepahaman bersama atau *Memorandum of Understanding (MoU)* oleh Rektor ITERA Prof. Dr.-Ing. Drs. Ir. Mitra Djamal, IPU., dan Ketua KNKT Dr. Ir. Soerjanto Tjahjono di Gedung A Kampus ITERA pada Rabu, 06 Oktober 2021.

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, serta bertujuan sebagai dasar pelaksanaan kegiatan untuk mendukung penyelenggaraan Tridharma Perguruan Tinggi dan program Merdeka Belajar Kampus Merdeka (MBKM). Untuk dapat mendayagunakan sumber daya dan kemampuan tersebut secara optimal, guna saling mengisi, melengkapi, dan memperkuat satu sama lain dalam mewujudkan tujuan bersama sesuai dengan peran dan misi masing-masing, maka diperlukan adanya suatu kerja sama yang sinergis. Dalam sambutannya, Soerjanto Tjahjono selaku ketua KNKT

berharap melalui kerja sama kali ini dapat melahirkan sebuah solusi dari berbagai permasalahan khususnya di bidang keselamatan transportasi. "Ini bukan kali pertama kami menjalin kerja sama dengan perguruan tinggi. KNKT telah melakukan beberapa kali kerja sama dengan berbagai perguruan tinggi lainnya. Hal ini dilakukan dalam upaya mencapai sinergitas yang baik sehingga ilmu yang diajarkan di perguruan tinggi merupakan ilmu yang relevan seiring dengan perkembangan teknologi dan kondisi masyarakat saat ini, sehingga lahir ide-ide atau solusi tepat yang dapat mengatasi berbagai permasalahan yang ada" jelasnya. Lebih lanjut, Soerjanto juga menuturkan bahwa KNKT senantiasa menyambut baik kehadiran sumber daya manusia (SDM) dari perguruan tinggi untuk melakukan penelitian terhadap topik tertentu yang membutuhkan analisa secara *scientific*.

Rektor ITERA Prof. Mitra Djamal, mengatakan bahwa melalui kerja sama ini guna mewujudkan program Merdeka Belajar Kampus Merdeka (MBKM) yang saat ini dilaksanakan di ITERA, interaksi antara instansi pendidikan dan instansi pemerintah maupun industri dapat terealisasi. Mahasiswa ITERA dapat melakukan pelatihan serta peningkatan kompetensi melalui program magang yang diadakan oleh KNKT. Kemudian ITERA juga dapat mengirimkan tenaga dosen dengan berbagai kepakaran untuk berkontribusi kepada KNKT, seperti pemberian *scientific solution* atau kajian saintis terkait dengan permasalahan transportasi yang dihadapi oleh masyarakat, serta menjadi satu upaya ITERA untuk berkontribusi di tingkat nasional. Selesai penandatanganan perjanjian kerja sama, rangkaian acara diakhiri dengan penyerahan cendera mata antar kedua belah pihak dan pengabdian momen dengan melakukan foto bersama.



Kerja sama antara KNKT dan ITERA ini ditandai dengan dilakukannya penandatanganan nota kesepahaman bersama atau *Memorandum of Understanding (MoU)* oleh Rektor ITERA Prof. Dr.-Ing. Drs. Ir. Mitra Djamal, IPU., dan Ketua KNKT Dr. Ir. Soerjanto Tjahjono di Gedung A Kampus ITERA pada Rabu, 06 Oktober 2021.



MEDIA RILIS

"Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Akibat Faktor Geometrik"



GELAR MEDIA RELEASE, KNKT UNGKAP FAKTOR PENYEBAB LAIN TERJADINYA KECELAKAAN SELAIN GEOMETRIK JALAN.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menggelar *Media Release* dengan mengusung tema "Kecelakaan Lalu Lintas Jalan yang Disebabkan oleh Faktor Geometrik Jalan (Studi Kasus Investigasi Tabrakan Beruntun Ruas Jalan Solo Ngawi, Tikungan Harmoko Musi Banyuasin, dan Tebing Breksi Sleman Jogja)" secara *hybrid* pada 12 Oktober 2021 di Jakarta bersama beberapa *stakeholder* terkait. Hasil investigasi pada daerah rawan kecelakaan yang dilakukan oleh KNKT khususnya moda transportasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) menunjukkan bahwa mayoritas penyebab terjadinya kecelakaan dikarenakan faktor geometrik jalan. Mengingat bahwa salah satu permasalahan terbesar dalam bidang keselamatan transportasi di Indonesia adalah jalan yang bukan secara sengaja dibangun, melainkan jalan yang terlebih dahulu sudah ada kemudian diperlebar dan diperkeras sehingga menjadi bagus. Jalan yang terjadi tanpa melalui tahapan-tahapan sesuai sebagaimana kaidah-kaidah keselamatan jalan yang telah ditetapkan, sehingga besar

kemungkinan jalan tersebut menyimpan banyak *hazard* yang dapat menyebabkan orang celaka.

Namun demikian, untuk membuat jalan yang sesuai standar membutuhkan biaya yang sangat besar, karena harus membuat jalan baru, seperti membuat jalur melingkar. Apabila cara tersebut sulit dilakukan, maka solusinya yaitu pada bagaimana pemasangan rambu atau tulisan berupa himbauan yang menginformasikan adanya bahaya jika melewati jalan tersebut. "Harapannya dengan sesegera mungkin kita bertindak, meski kecelakaan tidak dapat dihindari namun setidaknya dapat menekan angka fatalitas kecelakaan atau mengurangi jumlah korban lalu lintas" tutur Soerjanto Tjahjono selaku ketua KNKT dalam sambutannya. Selain itu, Soerjanto juga menghimbau kepada masyarakat agar mengutamakan prinsip kejujuran saat berkendara atau dalam bertransportasi. "Kejujuran yang diterapkan selama melakukan perjalanan, akan membuat anda terhindar dari kecelakaan, baik tunggal maupun tubrukan. Lelah atau mengantuk

adalah hal normal biasa yang dialami oleh manusia, maka jujur dan beristirahatlah hingga kedua kondisi itu berlalu dan kembali siap melanjutkan perjalanan" jelasnya.

Hal lain yang juga tak kalah penting dalam keselamatan transportasi adalah soal kedisiplinan. Soerjanto menjelaskan bahwa disiplin merupakan poin penting dalam bertransportasi, seperti disiplin menggunakan jalur yang tepat, disiplin dalam membawa barang atau mengangkut orang sesuai dengan ketentuan yang diatur, dan disiplin-disiplin lainnya yang juga turut diterapkan. Selanjutnya, faktor terpenting berupa kesehatan yang turut menjadi perhatian. Hindari mengemudi saat kondisi tubuh tengah kurang sehat, guna mencegah hal-hal yang tidak diinginkan. "Mari bersama-sama kita wujudkan transportasi yang selamat, aman, nyaman, dan juga sehat" pungkas Soerjanto.

Harus diakui, banyak kasus kecelakaan lalu lintas dipengaruhi faktor geometrik jalan. Namun harus juga diketahui, masih banyak lagi penyebab laka lantas termasuk faktor manusia atau *human error*, faktor kondisi kendaraan dan lainnya. Kendati demikian, KNKT menekankan kepada masyarakat bahwa laka lantas itu bisa dicegah dan dihindari, paling tidak mengurangi tingkat fatalitasnya.

Untuk menyiasati maraknya kasus laka lantas, maka KNKT telah memberikan berbagai rekomendasi dari mulai menyediakan fasilitas pelengkap yang dapat dimanfaatkan para pengendara hingga merekomendasikan beberapa langkah praktis dengan biaya seminimal mungkin. Dengan harapan dapat meningkatkan keamanan, kenyamanan, kesehatan serta keselamatan dalam bertransportasi.



Media Release dengan mengusung tema "Kecelakaan Lalu Lintas Jalan yang Disebabkan oleh Faktor Geometrik Jalan (Studi Kasus Investigasi Tabrakan Beruntun Ruas Jalan Solo Ngawi, Tikungan Harmoko Musi Banyuasin, dan Tebing Breksi Sleman Jogja)" secara *hybrid* pada 12 Oktober 2021 di Jakarta.



PENANGANAN KASUS LAKA KERAPKALI TERBENGKALAI

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menggelar kegiatan *Focus Group Discussion* (FGD) moda Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) dengan mengusung tema “Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan Guna Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan” pada 28 Oktober 2021 bertempat di Yogyakarta. Kegiatan yang diselenggarakan secara *hybrid* tersebut turut dihadiri beberapa *stakeholder* terkait, seperti Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian PUPR, Korlantas Polri, Bappenas, BPTD, dan beberapa Dinas Perhubungan di Indonesia. KNKT menekankan agar ke depan hal-hal yang menjadi bagian dari

tanggung jawab setiap para pemangku kepentingan saat terjadi kasus kecelakaan tidak lagi saling lempar atau berupaya menghindar karena kejadian seperti ini jelas menghambat proses lanjutannya, aksi pencegahan pun menjadi semakin tidak jelas arahnya. Perlu ada suatu perubahan, ini harus diselesaikan secara nasional. Kemampuan pemerintah pusat terbatas karna yg tau detail seharusnya pemerintah daerah.

Berdasarkan investigasi yang kerap kali dilakukan, KNKT menemukan apabila terjadi kasus laka lantas di satu titik jalan ekstrem, Dinas Perhubungan setempat cenderung diam seraya berdalih bahwa

kasus tersebut berada di jalan nasional, hal serupa pun dikatakan oleh Pemerintah Pusat hingga akhirnya penanganan kasus laka lantas tersebut menjadi terhambat bahkan terbengkalai. Perlu adanya suatu perubahan untuk menangani persoalan ini dan harus diselesaikan secara nasional, mengingat bahwa kemampuan Pemerintah Pusat terbatas karena yang mengetahui detilnya adalah Pemerintah Daerah. "Oleh sebab itu, perlu adanya kerja sama dan kerja ikhlas semua para pemangku kepentingan untuk membangun budaya keselamatan. Termasuk keselamatan lalu lintas di daerah rawan kecelakaan, seperti perlintasan sebidang, tanjakan dan turunan ekstrem, tikungan patah, jalan sub standar dan sebagainya" jelas Soerjanto Tjahjono selaku ketua KNKT.

Dalam paparannya Soerjanto juga mengatakan bahwa mayoritas kasus kecelakaan yang terjadi selama ini bermula dari kegagalan memahami *hazard* atau potensi yang memicu terjadinya celaka. "Kasus kecelakaan khususnya pada moda LLAJ atau transportasi darat banyak terjadi karena pengendara atau pengguna jalan gagal mengidentifikasi *hazard*" tuturnya. Ke depannya KNKT mengharapkan agar masalah keselamatan ini tidak hanya sekedar formalitas belaka karena sesungguhnya keselamatan itu merupakan suatu kebutuhan yang harus untuk dipenuhi. "Kami sarankan juga sebaiknya

saat ini untuk lebih berkonsentrasi dan fokus pada aspek keselamatan dulu dibanding aspek lainnya, seperti aspek kenyamanan yang sementara dikesampingkan dulu karna keselamatan itu harga mati. Tapi terkadang masalah keselamatan ini hanya formalitas semata belum menjadi kebutuhan. Paling utama KNKT ingin mengajak kepada semua para pemangku kepentingan untuk penanganan daerah rawan kecelakaan ini tidak hanya di daerah pegunungan dengan jalur ekstrem tapi daerah tujuan wisata juga, jangan sampai kita berwisata pulangnya berduka" ujar Soerjanto.

KNKT berharap tujuan dari diadakannya kegiatan FGD ini berupa mitigasi bencana, mencari solusi, dan merumuskan formula yang tepat dapat segera terwujud guna mencegah kasus kecelakaan agar tidak kembali terulang di kemudian hari. Paling tidak menemukan jalan keluar terbaik untuk dapat mengurangi fatalitas jika sampai kecelakaan dengan penyebab yang sama terjadi lagi. Kegiatan yang diawali dengan sambutan yang disampaikan oleh Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Yogyakarta, ibu Ni Made Dwipanti Indrayanti dan dimoderatori oleh Bapak Darmaningtyas selaku tenaga ahli bidang lalu lintas jalan pada saat sesi diskusi berlangsung, kemudian pelaksanaan kegiatan diakhiri dengan penyerahan plakat.



Focus Group Discussion (FGD) moda Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) dengan tema "Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan Guna Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan" pada 28 Oktober 2021 bertempat di Yogyakarta.



PENTINGNYA EDUKASI BAGI PENGEMUDI DALAM BERTRANSPORTASI

Truk trailer dengan nomor polisi H 1886 AC mengalami kecelakaan di ruas tol dalam kota Semarang, Jawa Tengah tepatnya di km 430+200 pada 23 Oktober 2021 akibat tidak kuat menahan sehingga berjalan mundur dan menghantam empat mobil yang berada di belakangnya. Diketahui tidak ada korban jiwa dalam kejadian ini namun kemacetan panjang terjadi dikarenakan posisi akhir truk melintang pada tiga lajur ruas tol tersebut. Perlu diketahui sebelumnya bahwa mengemudi truk trailer dengan rata-rata *power* sebesar 260 PS keatas itu sangat berbeda dengan mengemudikan truk biasa yang hanya dilengkapi 6 *speed*, sedangkan truk trailer 9 *speed*. Ada dua jenis gigi, yaitu gigi *low* (kura2) dan *high* (kelinci). Gigi *low* untuk gigi 1 – 4 dan gigi *high* untuk 5 – 8. Cara memindahkannya pun berbeda, ada yang model ditampar dan ada yang model diklik. Selain itu, ada satu gigi lagi, namanya gigi C (*crawler*) yaitu gigi setengah yang biasa dipakai untuk kondisi jalan mendaki. Dari sini pengemudi harus tahu bagaimana tata

cara menggunakannya, salah menggunakan mesin bisa mati mendadak.

Selanjutnya pada sistem pengereman, ada dua yaitu rem *tractor head* dan rem trailer. Sehingga kalau lihat ke belakang *tractor head* pasti ada dua selang (kabel) satu untuk mengisi *airtank* pada trailer dan satunya untuk mengatur *relay* pada *brake chamber* masing-masing roda (jangan sampai terbalik memasangnya). Perlu diwaspadai adalah bahwa jika ada kebocoran pada *brake chamber* di trailer, maka hal ini bisa mengakibatkan trailer tidak bisa direm dan bisa mendorong *tractor head*. Dan kebocoran ini sangat mungkin terjadi pada mangkok *brake chamber* yang terbuat dari karet, bisa karena penuaan ataupun robek. Oleh sebab itu, sebaiknya pada *brake chamber* dilengkapi dengan *safety brake* (*double brake chamber*) sehingga jika rem trailer bocor, otomatis roda trailer akan terkunci. Sementara dari *airtank*, didistribusikan ke masing-masing *brake chamber* dengan menggunakan *relay*

kemudian selang warna kuning ini yang akan mengatur *relay* untuk mengerem.

Berdasarkan hasil investigasi yang didapat bahwa pada kasus kecelakaan truk trailer ini terdapat *airtank* dan selang yang merah adalah untuk melakukan pengisian ke *airtank* trailer, jadi rem trailer itu bukan *hand brake* tapi *service brake* untuk trailernya. Rem trailer fungsinya sama dengan *service brake* pada truk biasa, hanya bedanya ada di tuas sebelah kiri pengemudi. Hal ini apabila dibandingkan dengan truk tronton biasa sangat lah jauh berbeda, untuk masuk ke C hampir mirip dengan ke R , harus berhenti dan ke netral dulu serta *hand brake* ditarik, tidak bisa langsung digeser dari 2 ke

C. Itu lah yang menyebabkan saat pengemudi pindah dari gigi 2 langsung ke C mesin seketika mati dikarenakan ada kebocoran pada konektor rem ke trailer. Ini menjelaskan tekanan anginnya turun terus dan akhirnya rem blong.

Hasil investigasi juga mendapati bahwa truk trailer ini mengganti klep dengan guntingan ban, dari sinilah cikal bakal nya rem blong dapat terjadi. KNKT berharap agar ke depannya program mitigasi kecelakaan berupa sosialisasi atau pemberian edukasi kepada pengusaha angkutan trailer, mekanik dan pengemudi yang selama ini tidak pernah mengetahui atau mempelajari hal tersebut dapat tersebar luas.



Gambar Foto kecelakaan di ruas tol dalam kota Semarang, Jawa Tengah tepatnya di km 430+200 pada 23 Oktober 2021 akibat tidak kuat menahan sehingga berjalan mundur dan menghantam empat mobil yang berada di belakangnya.



INDUSTRI PENERBANGAN MULAI BANGKIT, FASILITAS PENDUKUNG DAN PROGRAM MITIGASI PERLU DISIAPKAN.

Perkembangan pandemi Covid-19 yang kian hari kian membaik menjadi angin segar bagi masyarakat untuk bisa berwisata atau bepergian jarak jauh. Secara bertahap dengan menerapkan protokol kesehatan yang ketat, masyarakat sudah semakin percaya diri melakukan perjalanan salah satunya menggunakan transportasi pesawat terbang. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) melakukan kunjungan kerja ke Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB) Kertajati, Majalengka dan Bandara Yogyakarta International Airport (YIA) Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta pada 26-27 Oktober 2021 serta peninjauan

pembangunan Depot Pengisian Pesawat Udara (DPPU) juga turut dilakukan mengingat persoalan mengenai keselamatan transportasi khususnya udara semakin menjadi prioritas, maka beberapa fasilitas pendukung perlu dipersiapkan dengan baik serta bagaimana mitigasi apabila terjadi keadaan darurat.

“Sekarang tren kecelakaan di udara ini kondisinya memprihatinkan khususnya di Indonesia, laju kecelakaan selama pandemi dibanding sebelum adanya pandemi cenderung naik. Dalam bulan-bulan ini aja udah ada 3 kali kecelakaan” ujar Soerjanto Tjahjono selaku ketua KNKT. Soerjanto

menekankan agar hal tersebut dapat diminimalisir dan apabila ada kecelakaan di suatu tempat maka kecelakaan dengan penyebab yang sama tersebut tidak lagi terjadi di tempat lainnya.

Dari kegiatan kunjungan kerja ke dua bandara yang tergolong baru tersebut, KNKT mengharapkan ke depannya setiap bandara menemukan caranya masing-masing atau memikirkan solusi terkait peningkatan keselamatan terutama pada awak pesawat yang membawa penumpang. Jangan sampai lalai, membawa atau menaikkan mereka yang kondisinya sedang tidak baik-baik saja yang justru hal tersebut berpotensi menjadi penyebab terjadinya kecelakaan. Nantinya penemuan cara baru atau solusi itu apabila berhasil diterapkan dapat juga berlaku pada bandara lainnya.

Kini perlahan-lahan industri penerbangan mulai bangkit seiring dengan pertumbuhan

penumpang, kendati demikian, selama pandemi berlangsung dan jumlah penumpang sangat mengalami penurunan drastis atau sepi, ke dua bandara tersebut tetap dalam perawatan dan pengawasan selayaknya bandara beroperasi secara normal sebelum pandemi. Melihat hal tersebut, Ketua KNKT memberikan apresiasi kepada keduanya karena selalu siap sedia apabila ada pesawat yang sewaktu-waktu akan melakukan pendaratan secara darurat.

Selain pengecekan Bandara, pada kunjungannya ke Bandara Yogyakarta International Airport (YIA) Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta, Ketua KNKT yang didampingi oleh Bapak Agus Pandu Purnama selaku *General Manager* Angkasa Pura 1 mencoba menaiki kereta Bandara dengan ditemani oleh Kepala Stasiun YIA, Bapak Bhurhanudin ke Stasiun Tugu, Jogjakarta yang kemudian disambut oleh Kepala Stasiun, Bapak Agus Triyanto.



Kunjungan kerja ke Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB) Kertajati, Majalengka dan Bandara Yogyakarta International Airport (YIA) Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta pada 26-27 Oktober 2021.



KOTA PADANG DIPILIH MENJADI *PILOT PROJECT* IMPLEMENTASI KESELAMATAN PERLINTASAN SEBIDANG

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menyelenggarakan acara *Accident Review Forum* (ARF) untuk moda perkeretaapian dengan tema "Penanganan Keselamatan di Perlintasan Sebidang, antara Pusat dan Daerah". Forum diskusi dilaksanakan pada tanggal 25 Oktober 2021 secara *hybrid*, dengan narasumber dihadirkan secara fisik di Red Top Hotel Jakarta, *stakeholder* terkait dan media hadir melalui *Zoom Meeting*.

Dengan diadakannya acara ARF ini diharapkan dapat menjadi suatu wadah bertukar pikiran atau menyamakan persepsi terkait penanganan kecelakaan perkeretaapian. Selain itu, acara ARF ini juga bertujuan untuk mencari solusi dari permasalahan berbagai moda transportasi, pada kesempatan kali ini, khususnya

perkeretaapian. "Semoga di acara ini kita bukan hanya terpaku pada menentukan definisi tapi lebih kepada mencari solusi terbaik dari permasalahan transportasi yang ada", ujar Ketua KNKT, Soerjanto Tjahjono.

Forum ini dihadiri oleh beberapa narasumber yang mewakili instansi-instansi terkait moda transportasi perkeretaapian baik regulator maupun operator. Narasumber tersebut antara lain, Direktur Keselamatan Perkeretaapian Bapak Edi Nursalam, Kepala Organisasi Riset Pengkajian dan Penerapan Teknologi BRIN Bapak Sinung, perwakilan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Bapak Renny Dwi Astuti, Kepala Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jawa Bagian timur Bapak Mohamad Zulkarnain, Kepala Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera

Bagian Barat Bapak Suranto, dan Direktur Keselamatan dan Keamanan PT Kereta Api Indonesia Persero Bapak M. Ramdany.

Dalam kegiatan diskusi, para narasumber bertukar pikiran perihal perlintasan sebidang yang mencakup konsep, ruang lingkup dan implementasi sistem manajemen keselamatan, serta temuan tentang penyebab kecelakaan perkeretaapian beserta rekomendasi keselamatan kepada para pihak untuk mengurangi atau mencegah terjadinya kecelakaan dengan penyebab yang sama agar tidak terulang di masa yang akan datang.

Dari diskusi yang telah dilaksanakan, terbentuk rencana untuk menjadikan Kota Padang sebagai *pilot project* implementasi

keselamatan di perlintasan sebidang yang direncanakan akan melibatkan Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan Operator dalam hal ini PT Kereta Api Indonesia. Pertimbangan dipilihnya Kota Padang sebagai *pilot project* keselamatan ini didasarkan pada Kota Padang yang memiliki jumlah perlintasan sebidang terbanyak di Indonesia.

Pada kesempatan yang sama, Ketua KNKT juga menyatakan harapannya agar ke depannya kecelakaan di perlintasan sebidang dapat diminimalisir. "Dengan adanya sinergi antara Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan operator, kita sama-sama berharap kecelakaan di perlintasan sebidang ini dapat ditekan seminimal mungkin" tutupnya.



Accident Review Forum (ARF) untuk moda perkeretaapian dengan tema "Penanganan Keselamatan di Perlintasan Sebidang, antara Pusat dan Daerah". Forum diskusi dilaksanakan pada tanggal 25 Oktober 2021.



POTENSI BAHAYA DAN MITIGASI BERKENDARA DI JALAN TOL YANG WAJIB DIKETAHUI.

Bersamaan dengan diterbitkannya siaran pers ini, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) sebagai salah satu lembaga negara yang berkaitan dengan keselamatan transportasi, akan meluruskan pernyataan yang disampaikan oleh pemerhati konstruksi jalan raya dan jalan kereta api yang beredar luas di sosial media. Dalam pernyataannya disampaikan bahwa jalan tol di Indonesia tidak aman. Karena berkaitan dengan hajat hidup orang banyak dan berpotensi menimbulkan keresahan dalam masyarakat, KNKT akan meluruskan pernyataan tersebut berdasar pengamatan dan investigasi yang telah KNKT lakukan selama ini.

Jalan tol yang baik dengan tingkat pelayanan jalan A pada akhirnya akan memicu perasaan nyaman atau perasaan gembira

yang berlebihan (*euforia*) dari pengguna jalan untuk memacu kecepatan kendaraannya. Sepanjang Indonesia merdeka baru kali pertama pengemudi bisa mencapai kecepatan di atas 100 km/jam (*free flow speed*) di jalan tol yang sekarang, kecepatan 140 km/jam adalah hal biasa yang sering kita temui. Namun demikian, truk-truk ODOL (*Over Dimension Over Loading*) juga berjalan di sana, dan kecepatan mereka maksimal 40 km/jam. Kedua jenis lalu lintas ini pada akhirnya membentuk gap kecepatan yang sangat tinggi dan ini sangat berbahaya.

IRAP (*International Road Assessment Program*) membuat ambang batas gap yaitu 30 km/jam, di mana apabila gap tersebut lebih maka dapat beresiko terjadi tabrak depan belakang, dan gap di jalan tol di Indonesia saat ini bisa mencapai 100 km/jam,

ATURAN DAN LARANGAN DI JALAN TOL

Jalan tol merupakan jalan bebas hambatan dan terdapat sejumlah aturan yang mengikat bagi pengguna kendaraannya. Aturan dan larangan saat berkendara di jalan tol telah termuat dalam Peraturan Pemerintah (PP) Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2005 tentang Jalan Tol.



artinya gap tersebut tidak mampu ditoleransi oleh waktu reaksi manusia. Pada akhirnya kita melihat kasus kecelakaan tabrak depan belakang yang sangat tinggi terjadi di jalan tol di Indonesia. Sehingga hal ini sama sekali tidak terkait dengan adanya gaya gesekan yang terjadi antara permukaan perkerasan dan roda kendaraan (*skid resistance*). KNKT belum pernah menemukan isu terkait *skid resistance* pada jalan tol di Indonesia.

Kemudian jalan tol yang tersambung, dengan pelayanan jalan A tadi menghilangkan kemacetan, pada akhirnya menimbulkan *euforia* juga pada pengemudi, menempuh Jakarta - Surabaya sekali jalan, tanpa perlu istirahat. Hal ini bisa menyebabkan kelelahan (*fatigue*) pada pengemudi. Pada saat seorang pengemudi mengalami *fatigue*, maka dia beresiko mengalami gangguan tidur ringan yang terjadi dalam durasi singkat (*micro sleep*). Tidur sedetik pada kecepatan 140 km/jam itu bisa berarti maut baginya. Jadi di sini masalah *fatigue* menjadi isu yg menonjol pada kasus kecelakaan di jalan tol khususnya di Indonesia.

Selanjutnya mengenai fitur keselamatan pasif (*passive safety*) di jalan tol yaitu berupa pembatas jalan adalah suatu hal yang baik. Karena beberapa jalan tol yang menggunakan median terbuka justru sering membuka peluang kendaraan yang pengemudinya kehilangan kemudi menyeberang ke jalur lawan. Oleh sebab itu, KNKT membuat rekomendasi menutup median terbuka dengan memasang pagar pengaman jalan, entah itu menggunakan beton *rigid*, *guardrail* ataupun *wire rope*.

Berikut beberapa rekomendasi KNKT guna menurunkan angka kecelakaan di jalan tol di Indonesia yang saat ini sedang gencar digalakkan oleh pengelola tol yaitu menurunkan kecepatan kendaraan, melalui inovasi pemasangan marka *chevron*. Mendorong orang memasuki tempat peristirahatan (*rest area*) dengan melengkapi beberapa fasilitas dan hal hal menarik seperti taman bermain, titik berfoto, tempat mandi air panas, dan sebagainya. Memasang pembatas *rigid* pada median jalan untuk mencegah pengguna jalan menyeberang. Memasang bantalan atau peredam benturan (*crash cushion*) pada pagar pengaman jalan sehingga jika tertabrak, kendaraannya tidak akan tertusuk ujung pagar sebab bentuknya dibuat tumpul melengkung. Menghilangkan tiang tengah jembatan pada desain konstruksi penyeberangan di jalan tol. Melindungi tiang tengah jembatan dan bangunan lainnya dengan baik untuk memperkecil resiko tertabrak oleh kendaraan yang lengah. Dengan demikian, terkait tulisan mengenai jalan tol di Indonesia tidak aman dirasa kurang tepat dan tidak sesuai dengan keadaan dan faktual yang ada.



TEKAN ANGKA KECELAKAAN TRUK TRAILER, KNKT BERIKAN REKOMENDASI.

Maraknya kejadian kecelakaan trailer akhir-akhir ini dimana berdasarkan catatan media sedikitnya terjadi 11 (sebelas) kecelakaan dalam bulan Oktober 2021, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) telah melakukan investigasi secara langsung 2 (dua) kejadian yaitu kecelakaan truk trailer di jalan Tol Dalam Kota Semarang dan kecelakaan truk trailer di Tol Cipularang serta *table top investigation* untuk kecelakaan truk trailer di Kulonprogo.

Hasil temuan di lapangan menunjukkan bahwa kasus kecelakaan yang dialami mobil truk trailer di Tol Dalam Kota Semarang terjadi karena penggunaan gigi persnelling yang tidak tepat pada jalan menanjak sehingga mengakibatkan mesin *tractor head*

mati, serta adanya kebocoran pada *system connector, brake chamber* dan *relay valve trailer* sehingga sistem remnya tidak mampu menahan *tractor head* beserta trailernya yang melorot dan menimpa kendaraan di belakangnya.

Sementara pada kasus kecelakaan truk trailer di jalan Tol Cipularang disebabkan karena pengemudi truk trailer mengalami penurunan kewaspadaan sehingga kaget dan melakukan tindakan berlebihan saat disalip kendaraan lain dari sebelah kiri (bahu jalan) dengan membanting setir ke kanan sehingga trailer bergerak ke kiri, dan hasil investigasi KNKT di lapangan menemukan kondisi *twist lock* (pengunci) trailer tidak dalam kondisi *proper* dan hal ini bisa

menyebabkan kontainer terlepas dari dudukannya.

Sedangkan kasus kecelakaan yang terjadi pada jam 3 dini hari mobil truk trailer di Kulonprogo yang ditabrak bus Sugeng Rahayu dari belakang berlokasi di jalan Nasional berdasarkan fakta di lapangan tidak terdapat penerangan jalan. Hasil identifikasi KNKT terhadap kondisi teknis trailer menemukan *system connector* kelistrikan dari *tractor head ke trailer* tidak terpasang dan ini yang menyebabkan sistem penerangan pada trailer tidak berfungsi. Dari *skidmark* dan posisi tumbukan menunjukkan bahwa pengemudi bus melihat truk pada jarak yang terlalu pendek sehingga tidak memiliki waktu cukup untuk menghindar.

Guna mencegah kecelakaan yang serupa terjadi pada kendaraan trailer lainnya, KNKT merekomendasikan beberapa tindakan mitigasi untuk menurunkan resiko kecelakaan serta menurunkan fatalitas jika kecelakaan tidak dapat dihindari yakni sebagai berikut, untuk sarana (trailer) agar melengkapi perangkat *passive safety* pada trailer dengan mewajibkan setiap trailer menggunakan *double brake chamber* minimal pada satu *axle*, meningkatkan pengawasan melalui mekanisme pemeriksaan persyaratan teknis (pra uji dan uji kolong), melakukan pembinaan dan pengawasan yang intensif terhadap operasional karoseri pembuat trailer dimana KNKT mengidentifikasi banyak trailer yang sudah tidak layak secara teknis sejak lahirnya, dan melakukan pembinaan terhadap pengusaha transporter trailer terkait standar keselamatan kendaraan trailer.

Rekomendasi untuk awak kendaraan (pengemudi trailer) agar dilakukan pembinaan yang intensif terhadap pengemudi trailer, karena sistem operasi trailer sangat berbeda dengan kendaraan tunggal (tronton maupun *dumptruck*), baik terkait *coupling* dan *uncoupling*, penggunaan sistem penggerak, *pre-inspection* sebelum berangkat serta tindakan yang harus diambil saat menghadapi keadaan dalam kondisi darurat, memperbaiki kurikulum pada pelatihan dan sertifikasi kompetensi pengemudi trailer dengan memperhatikan beberapa *eviden* pada kejadian kecelakaan trailer.

Selain itu, agar dilakukan pembinaan kepada pengusaha angkutan serta pengemudi terkait tatacara pemuatan trailer, baik yang menggunakan peti kemas maupun angkutan alat berat lainnya untuk mengurangi resiko muatan terlepas dari trailer. Serta yang terakhir, pada lintasan trailer agar dilakukan pengawasan operasional trailer dimana saat ini trailer 40 *feet* yang memiliki panjang lebih dari 12 (dua belas) meter banyak beroperasi di jalan kelas II, dimana radius tikungnya hanya dipersiapkan untuk kendaraan dengan panjang maksimal 12 (dua belas) meter sehingga saat melalui tikungan harus mengambil jalur lalu lintas lawan dan seringkali menimbulkan kemacetan atau bahkan kecelakaan saat trailer tersebut melintir dan melorot ke bawah. Diharapkan rekomendasi yang KNKT berikan ini dapat segera direalisasikan guna menghindari terjadinya kasus kecelakaan dengan penyebab yang sama kembali terulang di kemudian hari.



kecelakaan truk trailer di jalan Tol Dalam Kota Semarang dan kecelakaan truk trailer di Tol Cipularang serta *table top investigation* untuk kecelakaan truk trailer di Kulonprogo.



FORUM TEMATIK BAKOHUMAS

“Keselamatan Jalan Tol”



KESELAMATAN JALAN TOL DI INDONESIA

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menggelar kegiatan forum tematik Badan Koordinasi Kehumasan (Bakohumas) pada 30 November 2021 bertempat di Redtop Hotel, Jakarta. Pelaksanaan kegiatan dilatarbelakangi oleh kejadian kecelakaan yang berulang kali terjadi di jalan tol akhir-akhir ini, serta maraknya isu yang beredar luas di masyarakat terkait kondisi jalan tol di Indonesia yang disebutkan tidak aman. Sebagai bagian dalam pemerintah menjadi kewajiban KNKT untuk meluruskan informasi yang beredar tersebut.

Kegiatan forum tematik bakohumas tahun 2021 ini dilaksanakan dengan maksud untuk memberikan informasi, secara khusus kepada bapak ibu anggota bakohumas dan

secara umum kepada masyarakat luas tentang kondisi jalan tol di Indonesia. Pada kesempatan yang sama, dalam kegiatan ini juga disampaikan temuan-temuan KNKT dengan berdasarkan hasil investigasi yang telah dilakukan mengenai faktor penyebab kecelakaan yang kerap kali terjadi di jalan tol dan yang paling utama yaitu untuk meluruskan isu yang beredar luas di masyarakat terkait kondisi jalan tol di Indonesia.

Adapun tujuan dilakukannya kegiatan ini ialah agar terfasilitasinya koordinasi dan komunikasi antara para pemangku kehumasan di kementerian dan lembaga dalam upaya peningkatan keselamatan khususnya dalam berkendara di jalan tol, terwujudnya penurunan angka kecelakaan

dan fatalitas dalam berkendara khususnya di jalan tol di Indonesia, serta tercapainya optimalisasi pelaksanaan tindak lanjut dan mitigasi terhadap rekomendasi peningkatan keselamatan di jalan tol guna mencegah terjadinya kecelakaan dengan penyebab yang sama di kemudian hari.

Dalam sambutan sekaligus pembuka kegiatan forum tematik bakohumas, Soerjanto Tjahjono selaku Ketua KNKT mengatakan bahwa penyebab kecelakaan di jalan tol didominasi oleh faktor internal. "Berdasarkan hasil investigasi KNKT menunjukkan bahwa sebanyak delapan puluh persen terjadinya kecelakaan di jalan tol disebabkan karena faktor internal yakni kelelahan pengemudi (*fatigue*)."

Soerjanto juga menyampaikan data dari pengelola jalan tol, kecelakaan di jalan tol banyak terjadi antara jam 00.00 sampai 06.00 dan jam 10.00 sampai jam 13.00 WIB. Berdasarkan data yang sama, faktor pengemudi adalah kurang antisipasi (tidak fokus, tidak jaga jarak, *overspeeding*) sebesar 52 persen. Sementara untuk faktor pengemudi yang mengantuk sebesar adalah 45 persen. Perlu diketahui, memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi juga dapat membuat pengemudi tidak bisa mengantisipasi rintangan dengan baik.

Oleh sebab itu, Soerjanto menghimbau kepada para pengemudi, jika kondisi badan sudah lelah jangan dipaksakan untuk terus mengemudi. "Kebiasaan pengemudi jika sudah mengantuk dan lelah, mereka 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, hendaklah beristirahat, jangan diteruskan" tekan Soerjanto.

Pelaksanaan kegiatan juga turut dihadiri Direktur Jenderal Informasi dan Komunikasi Publik, Usman Kansong, dirinya mengatakan bahwa berdasarkan penelitian yang dilakukan di Jerman pada Tahun 2020 dan menjangkau 1.100 responden dari seluruh provinsi di Indonesia, memperlihatkan bahwa dalam hal pencarian sumber informasi, lebih banyak masyarakat yang mengandalkan informasi dari media massa (82%) dibandingkan dengan informasi langsung dari pemerintah (58%), sehingga isu-isu yang belum jelas kebenaran dan asal-usulnya secara cepat dapat berkembang pesat.

Seperti informasi mengenai infrastruktur jalan tol di Indonesia yang tidak aman, lengkap dengan berbagai teori pendukungnya. Informasi-informasi yang belum terverifikasi kebenarannya ini marak beredar di dunia maya dan secara mudah bisa jadi sebagian dari penerima pesan mempercayai informasi tersebut tanpa terlebih dahulu mencari tahu fakta yang sebenarnya.

Plt. Kasubkom IK LLAJ KNKT, Ahmad Wildan menjelaskan bahwa setidaknya terdapat empat penyebab yang mendominasi terjadinya kecelakaan di jalan tol Indonesia yaitu adanya gap kecepatan yang sangat tinggi antar kendaraan, penurunan kewaspadaan dan *micro sleep*, pecah ban dan *aquaplaning*, serta kerusakan permukaan pada jalan tol.

Di samping itu, Direktur Operasi Jasa Marga, Fitri Wiyanti yang menjadi salah satu narasumber dalam kegiatan tersebut serta sebagai perwakilan dari operator jalan tol terbesar di Indonesia, menekankan bahwa Jasa Marga berupaya dalam memenuhi standar jalan berkeselamatan di seluruh ruas tol yang dikelolanya dengan menerapkan tiga konsep, yakni *forgiving road*, *self explaining*, dan *self enforcement*.



PENINGKATAN KESELAMATAN TRANSPORTASI JAKARTA.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Bersama PT. Transportasi Jakarta (Transjakarta) melakukan pertemuan membahas isu keselamatan Transjakarta. Pertemuan dilaksanakan di Kantor KNKT dan dihadiri oleh Ketua KNKT Soerjanto Tjahjono, Plt. Kasubkom IK LLAJ Ahmad Wildan beserta jajaran, juga direksi PT. Transportasi Jakarta beserta jajaran.

Pertemuan antara KNKT dengan PT. Transportasi Jakarta ini merupakan inisiatif dari PT. Transportasi Jakarta sebagai bentuk tindak lanjut dari rentetan kecelakaan yang dialami oleh beberapa armada Bus Transjakarta beberapa minggu terakhir. Ketua KNKT memberikan apresiasi yang besar pada PT. Transportasi Jakarta atas inisiatif ini. "Hari ini adalah pembukaan untuk audit atau investigasi atau *surveillance* atau apa pun itu namanya. Yang penting ada satu niatan, ada satu usaha dari TransJakarta untuk bagaimana ke depannya untuk masalah keselamatan," kata Ketua KNKT

Soerjanto Tjahjono saat dijumpai di gedung KNKT.

KNKT sebelumnya sudah mengirimkan investigator untuk melakukan investigasi pada kecelakaan-kecelakaan armada Bus Transjakarta akhir-akhir ini. Dari investigasi tersebut, faktor *fatigue* atau kelelahan menjadi salah satu yang menjadi sorotan KNKT. "Bus Transjakarta ini berjalan di satu koridor khusus, minggir kiri (bisa) menyerempet, minggir kanan juga menyerempet. Perlu fokus yang terus menerus. Ini menyebabkan *fatigue*." ujar ketua KNKT.

Dalam kesempatan yang sama, PLT Kasubkom IK LLAJ KNKT, Ahmad Wildan juga menyampaikan bahwa dalam dua minggu ke depan, KNKT akan melakukan *surveillance* secara komprehensif pada aspek, yakni terkait organisasi dan manajemen, kesiapan awak, kelaikan kendaraan, dan pemetaan bahaya (*route hazard mapping*). "Organisasi & manajemen tadi barangkali mungkin perlu

ditambah satu direktorat misalkan, mungkin, kita tidak tahu. Tadi sudah kita sampaikan ke Pak Dirut, kita ingin overview dari Dirut sampai supervisor, kira-kira seperti apa *jobdesk*, dan rencana operasionalnya seperti apa, ini yang harus kita bedah satu-satu," ujar Wildan. "Kami janji dalam 2 minggu kita akan sampaikan, kira-kira 4 area tadi seperti apa, nanti perbaikannya seperti apa." tambahnya.

Dalam pertemuan ini Ketua KNKT juga menaruh harapan besar pada meningkatnya keselamatan pada Transjakarta. "Perlu diketahui bahwa transjakarta ini merupakan

potret Indonesia sebagai percontohan transportasi yang baik itu seperti apa. Kami KNKT akan support sepenuhnya untuk bagaimana *improvement* dari keselamatan transjakarta. Mudah-mudahan dengan adanya kerja sama antara kami KNKT dan Transjakarta, kita bisa mewujudkan keselamatan yang baik di sistem transportasi kita." ujarnya.

Sebelumnya tercatat sudah terjadi 502 kecelakaan yang melibatkan Bus Transjakarta sejak awal tahun 2021 sehingga diperlukan langkah-langkah untuk mencegah terjadinya kejadian serupa di kemudian hari.



Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Bersama PT. Transportasi Jakarta (Transjakarta) melakukan pertemuan membahas isu keselamatan Transjakarta. Pertemuan dilaksanakan di Kantor KNKT dan dihadiri oleh Ketua KNKT Soerjanto Tjahjono, Plt. Kasubkom IK LLAJ Ahmad Wildan beserta jajaran, juga direksi PT. Transportasi Jakarta beserta jajaran.





KNKT APRESIASI SIMULASI TANGGAP TSUNAMI CILEGON.

Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Dr. Ir. Soerjanto Tjahjono menghadiri pelaksanaan Tsunami Drill Wilayah Zona I Industri yang dilaksanakan oleh Pemerintah Kota dan Badan Penanggulangan Bencana Daerah Kota Cilegon, Banten pada 23 Desember 2021 dengan tema "Meningkatkan Kesiapsiagaan Menghadapi Bencana Gempa Bumi dan Tsunami".

Kegiatan ini merupakan langkah krusial dalam usaha pemerintah setempat untuk mengedukasi masyarakat sekitar daerah industry beserta pekerja industri dalam menghadapi dan mengantisipasi terjadinya bencana alam, bencana industri serta bencana alam yang mengakibatkan bencana industri.

"Hari ini, kita melihat dan ikut dalam prosesi Tsunami Drill yang digelar Pemkot dan BPBD

Cilegon bersama pihak terkait. Simulasi penanganan kondisi darurat dan bahaya Tsunami ini diikuti ratusan warga, pegawai serta karyawan industri khususnya di Ciwandan Industrial Estate, Cilegon Banten." Ujar Ketua KNKT pada penutupan acara yang bertempat di Bukit Marengmang, Kelurahan Gunung Sugih, Cilegon.

Simulasi diawali dengan skenario terjadinya gempa 8.7 Skala Richter yang dirasakan di pesisir pantai Ciwandan yang berpotensi tsunami. Simulasi lalu dilanjutkan dengan dibunyikan sirine bencana alam dari masing-masing perusahaan sehingga karyawan dan masyarakat sekitar wilayah industry dapat menyelamatkan diri ke titik evakuasi yang sudah disiapkan di wilayah Bukit Marengmang. Simulasi ini diikuti oleh sedikitnya 75 karyawan dan 150 masyarakat sekitar wilayah Bukit Marengmang dan difasilitasi dengan tenda pertolongan

kesehatan, ambulans, dan dapur umum yang dapat menyediakan makanan untuk ribuan pengungsi dalam hitungan jam.

Simulasi ini merupakan tindak lanjut dari laporan Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG) awal Desember 2021 mengenai potensi gempa dahsyat dan tsunami sampai setinggi 8 meter di beberapa daerah pesisir, salah satunya adalah Cilegon. Cilegon juga dinilai harus bergerak cepat dikarenakan banyaknya industri yang beroperasi di Cilegon, dan di dalamnya terdapat sejumlah pabrik bahan kimia dasar

yang akan sangat berbahaya jika terdampak bencana alam.

Dalam sambutan penutupan, Soerjanto mengungkapkan apresiasi kepada seluruh pihak yang terlibat dalam pelaksanaan *Tsunami Drill* ini. "Saya sangat mengapresiasi diadakannya simulasi tsunami ini, karena kita memang harus *concern* dan tanggap pada situasi darurat. Dengan simulasi ini, bisa-bisa melatih warga masyarakat untuk antisipasi dini dengan baik. Kita tahu, apa yang sudah dilakukan, apa yang belum atau kurang. Kedepan, kita harus segera membenahi beberapa langkah antisipasi itu," tutup Soerjanto.



pelaksanaan Tsunami Drill Wilayah Zona I Industri yang dilaksanakan oleh Pemerintah Kota dan Badan Penanggulangan Bencana Daerah Kota Cilegon, Banten pada 23 Desember 2021 dengan tema "Meningkatkan Kesiapsiagaan Menghadapi Bencana Gempa Bumi dan Tsunami".





CAPAIAN KINERJA KNKT TAHUN 2021

Berkaitan dengan fungsi dan tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) yakni dalam rangka menjamin keselamatan dan perbaikan layanan transportasi Indonesia kepada masyarakat, KNKT terus melakukan proses investigasi terhadap kecelakaan sekaligus memberikan rekomendasi dari permasalahan yang ada serta menggelar beberapa kegiatan guna diteruskan kepada pihak-pihak terkait yang bertujuan untuk mencari solusi terbaik menekan angka kecelakaan dan meningkatkan faktor keselamatan.

Sepanjang tahun 2021, tercatat bahwa moda pelayaran menyumbang angka terbesar kecelakaan transportasi yang diinvestigasi oleh KNKT. Hal ini tampak dari data yang disampaikan dalam kegiatan Media Rilis Akhir Tahun Capaian Kinerja KNKT 2021 yang dilaksanakan di Ruang Aula Kantor KNKT pada 20 Desember 2021.

Investigasi kecelakaan untuk moda pelayaran berjumlah 19 kasus, angka ini meningkat apabila dibandingkan dari tahun sebelumnya (2020) yang hanya 12 kasus. Keselamatan kapal penangkap ikan menjadi isu penting sepanjang tahun 2021 ini, total meninggal dunia dan hilang dari kecelakaan tersebut mencapai 342 jiwa. Kasus perahu gako yang sebenarnya tidak masuk ke dalam kriteria investigasi KNKT namun Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah meminta KNKT untuk melakukan investigasi pada 15 Mei 2021 dan kasus tenggalamnya kapal motor penumpang Yunicee yang terjadi pada 29 Juni 2021 menjadi kasus kecelakaan yang paling menonjol sepanjang tahun 2021 pada moda pelayaran.

Jumlah kecelakaan yang diinvestigasi KNKT berikutnya adalah moda penerbangan dengan 18 kasus dan 9 di antaranya merupakan kecelakaan serius

(*serious accident*). Kecelakaan pesawat udara Boeing 737-500 registrasi PK-CLC yang terjadi pada 9 Januari 2021 menjadi kejadian yang paling menonjol dengan korban kecelakaan sebanyak 56 jiwa, hingga saat ini proses investigasi kejadian tersebut masih berlangsung dengan melibatkan NTSB (Amerika), TSIB (Singapura), dan AAIB (Inggris). KNKT berharap investigasi kejadian tersebut dapat diselesaikan pada pertengahan tahun 2022.

Angka yang sama juga didapati oleh moda lalu lintas dan angkutan jalan yakni sebanyak 18 kasus kecelakaan diinvestigasi. Data KNKT menunjukkan bahwa terdapat 6 titik Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) yang kerap kali terjadi yaitu di Tikungan Harmoko, *Fly Over* Kretek, Kertek Wonosobo, Dieng, Cangar, dan Turunan Salib Putih Salatiga. Menindaklanjuti hal tersebut, KNKT memberikan rekomendasi melalui beberapa media di antaranya KNKT membuat surat langsung kepada instansi terkait, mengadvokasi program mitigasi, melakukan monitoring dan evaluasi. Serta melakukan beberapa program pendampingan seperti edukasi pembuatan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK), edukasi pengemudi, edukasi jalan tol, edukasi penanganan DRK, dan lain sebagainya.

Sedangkan pada moda kereta api, KNKT telah melaksanakan investigasi kecelakaan sebanyak 5 kasus dengan kategori kecelakaan 3 anjlok/terguling dan 2 tabrakan. Tabrakan rangkaian kereta uji coba TS 29 dan TS 20 LRT Jabodetabek yang terjadi pada 25 Oktober 2021 menjadi kejadian yang paling menonjol sepanjang tahun 2021, temuan di lapangan menunjukkan bahwa teknisi TS 29 mengalami *distraction* akibat penggunaan ponsel sehingga tidak fokus dalam menjalankan kereta, melihat kecepatan dan posisi kereta.

Selain hal tersebut di atas pada tahun 2021 ini keempat moda transportasi KNKT juga kerap kali melakukan beberapa kegiatan lain seperti tinjauan lapangan, inspeksi keselamatan, rapat koordinasi, *Focus Group Discussion* (FGD), *Accident Review Forum* (ARF), dan penandatanganan nota kesepahaman terkait kerja sama antar instansi di antaranya:

1. KNKT dengan PT. Angkasa Pura II (Persero) dan Universitas Sriwijaya (UNSRI)
2. KNKT dengan Ikatan Pilot Indonesia (IPI)
3. KNKT dengan Institut Teknologi Sumatera (ITERA)
4. KNKT dengan Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT)



Media Rilis Akhir Tahun Capaian Kinerja KNKT 2021 yang dilaksanakan di Ruang Aula Kantor KNKT pada 20 Desember 2021.

REVIEW MANAJEMEN KESELAMATAN PT. TRANSJAKARTA

OLEH : PLT. KETUA SUB KOMITE LLAJ KNKT

Rekomendasi Hasil Evaluasi Keselamatan Operasional Bus Transjakarta

Sebanyak 502 kasus kejadian kecelakaan dialami PT Transjakarta selama kurun waktu setahun terakhir sepanjang 2021. Dari data tersebut, terungkap bahwa mayoritas kecelakaan disebabkan oleh bus yang menabrak. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) bersama manajemen Transjakarta telah melakukan evaluasi secara komprehensif terhadap aspek-aspek yang berpengaruh terhadap keselamatan operasional angkutan massal di wilayah Jabodetabek yang dimulai sejak tanggal 10 Desember s/d 17 Desember 2021.

Hasil yang didapat menunjukkan bahwa terdapat 4 area evaluasi yang dilakukan yaitu implementasi manajemen resiko pada organisasi PT Transjakarta, mekanisme pemastian kesiapan awak kendaraan, mekanisme pemastian kelayakan armada, dan keselamatan / keamanan rute (lintasan

bus transjakarta). Proses evaluasi dengan meminta penjelasan atas semua prosedur dan standar yang digunakan oleh manajemen Transjakarta dalam menyelenggarakan operasional bus transjakarta, melakukan validasi dan klarifikasi di lapangan, serta melakukan pemetaan *hazard* pada lintasan bus Transjakarta.

Setelah dilakukan pendalaman terhadap standar dan prosedur serta keadaan lintasan bus transjakarta, ada beberapa perbaikan yang perlu dilakukan untuk meningkatkan standar keselamatan operasional bus transjakarta yang disusun dalam rentang waktu (*milestone*) sesuai dengan skala permasalahannya meliputi area perbaikan struktur organisasi dan manajemen PT Transjakarta, perbaikan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) PT Transjakarta, dan pembenahan rute/lintasan bus Transjakarta.

Pertemuan antara KNKT dengan PT. Transportasi Jakarta ini merupakan inisiatif dari PT. Transportasi Jakarta sebagai bentuk tindak lanjut dari rentetan kecelakaan yang dialami oleh beberapa armada Bus Transjakarta beberapa minggu terakhir. Untuk meningkatkan keselamatan operasional bus Transjakarta ke depan, KNKT merekomendasikan beberapa tindakan mitigasi.

Kepada Pemerintah DKI Jakarta, untuk meningkatkan kinerja manajemen PT Transjakarta khususnya dalam hal penjaminan keselamatan operasional bus, agar dibentuk departemen khusus setingkat dengan direktur dalam struktur organisasi PT Transjakarta yang tugasnya adalah mengelola manajemen resiko pada operasional bus transjakarta yang meliputi 5 area yaitu pemastian kelaikan armada, pemastian kesiapan awak, pemastian keselamatan penumpang di dalam bus dan halte, pemastian pengendalian lintasan serta penanganan keadaan darurat (*emergency response plan*).

Kepada Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ), untuk melakukan pemetaan resiko pada lintasan bus transjakarta (*route hazard mapping*) baik yang berada di koridor (BRT) maupun di luar koridor (Non BRT) untuk dapat dijadikan sebagai *Policy Guideline And Action* bagi Pembina Jalan dalam membuat

program perbaikan lintasan dan halte serta melakukan manajemen dan rekayasa lalu lintas yang diperlukan dan manajemen PT Transjakarta untuk membuat *risk journey* serta penyediaan tenaga pengaman rute yang efektif dan efisien.

Kepada Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP), untuk melakukan evaluasi terhadap skema sertifikasi profesi pengemudi angkutan massal dengan memperhatikan karakteristik dan kebutuhan kompetensi di lapangan. Untuk itu, pada saat melakukan review skema kompetensi dimaksud, BNSP dapat melibatkan manajemen transjakarta selaku pengguna tenaga kerja dimaksud.

Kepada Manajemen Transjakarta, untuk melakukan perbaikan di beberapa area terkait isu keselamatan yang menonjol saat ini, diantaranya perbaikan skema rencana operasional bus, perbaikan skema persiapan awak kendaraan, perbaikan skema persiapan armada, perbaikan skema pemastian keamanan rute, dan perbaikan skema kerja sama. Manajemen Transjakarta juga perlu melakukan 10 perbaikan segera (*quick win program*) yang dapat dijalankan dalam waktu dekat. KNKT berharap setidaknya dalam satu bulan kedepan, manajemen Transjakarta dan mitra kerja sudah dapat memiliki Sistem Manajemen Keselamatan yang efektif.



Pertemuan antara KNKT dengan PT. Transportasi Jakarta



KNKT USUL DIDIRIKANNYA SEKOLAH PRAMUDI BAGI TRANSPORTASI PUBLIK

Tercatat bahwa rata-rata jumlah kasus kejadian kecelakaan yang dialami PT Trans Jakarta sebanyak dua kali dalam setiap harinya. Berdasarkan faktual data dan hasil analisa yang dilakukan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) penyebab utama kecelakaan disebabkan karena faktor pengemudi. Menyadari bahwa profesi pengemudi ini bukan merupakan suatu cita-cita, melainkan sebagai alternatif terakhir bagi seseorang untuk mendapat pekerjaan. Oleh karena itu sangat sulit untuk mendapatkan pengemudi yang kompeten dan profesional.

Melihat hal ini KNKT memandang sangat perlu menyediakan sekolah mengemudi terutama bagi angkutan umum, seperti halnya sekolah pilot, masinis dan nahkoda. KNKT melihat untuk mendapat pengemudi yang kompeten dan memiliki tingkat disiplin yang baik, maka sangat dibutuhkan fasilitas

pendidikan dari pemerintah guna menunjang tercapainya tingkat keselamatan khususnya transportasi publik. Dimana keberadaan transportasi publik tersebut diharapkan dapat menjadi percontohan bagi pengemudi lainnya.

Dari hasil investigasi dan evaluasi KNKT bersama Trans Jakarta menurut Soerjanto, ditemukan beberapa fakta yang harus segera diperbaiki. Masih banyaknya keluhan dan komplain dari masyarakat terutama masih maraknya Laka Lantus yang melibatkan bus Trans Jakarta selama tahun 2021 harus segera dicarikan solusinya.

Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Soerjanto Tjahjono mengusulkan dan berkirim surat resmi ke Menteri Perhubungan, Budi Karya Sumadi untuk membentuk Sekolah Pengemudi di Indonesia. Tugas dan tanggung jawab

pengemudi atau Pramudi angkutan umum sangat besar dan kompleks, terutama pada puluhan nyawa penumpangnya.

"Tugas pramudi sama dengan pilot untuk pesawat atau nakhoda untuk kapal laut. Mereka semua ada sekolahnya, dan dibentuk sikap mental, kemampuan dan ketrampilan fisiknya. Saat mereka turun ke lapangan, sudah matang dan bisa membawa angkutan umum dan para penumpangnya dengan baik" kata Soerjanto Tjahjono usai diskusi publik yang dihelat Instran dan Trans Jakarta pada 29 Desember 2021.

Soerjanto menekankan bahwa kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) khususnya pramudi Trans Jakarta perlu ditingkatkan. Sikap, perilaku dan kompetensi mereka terutama saat menjalankan kendaraan umum harus lebih baik, taat asas, dan berwatak melayani.

Sebelumnya, KNKT melansir data penyebab kecelakaan termasuk di Jalan Tol 81% karena faktor manusia. Mereka itu seperti

pramudi tidak profesional, kurang memahami dan tidak menguasai kendaraan, serta sikap perilaku di jalan yang tidak baik. Termasuk faktor kelelahan (*fatigue*) pramudi yang mudah memicu terjadinya kecelakaan di jalan raya. Selibuhnya, baru faktor lingkungan dan kendaraan serta lainnya.

Adapun pendidikan pada sekolah pengemudi yang dimaksud meliputi beberapa bidang seperti pendidikan kesamaptaaan untuk pembentukan mental dan kedisiplinan, pengetahuan *safety driving*, pengetahuan umum tentang kelistrikan kendaraan, pengetahuan umum tentang pengujian kendaraan, pengetahuan umum tentang perawatan kendaraan, pengetahuan teknologi kendaraan, pengetahuan tentang *human factor*, pengetahuan tentang aturan lalu lintas, pelatihan praktek menggunakan beberapa bus dari Trans Jakarta. Diharapkan pada akhir pendidikan pengemudi telah mendapatkan sim B, tentunya silabus diklat menyesuaikan.



Diskusi publik yang dihelat Instran dan Trans Jakarta pada 29 Desember 2021.

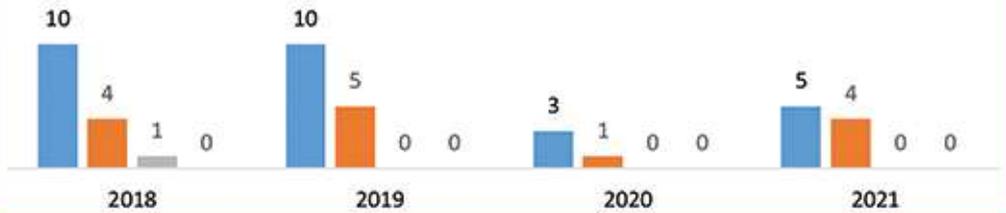


LLAJ



**Faktor Penyebab Kecelakaan LLAJ
Tahun 2018 - Desember 2021**

Manusia Sarana Prasarana Lingkungan

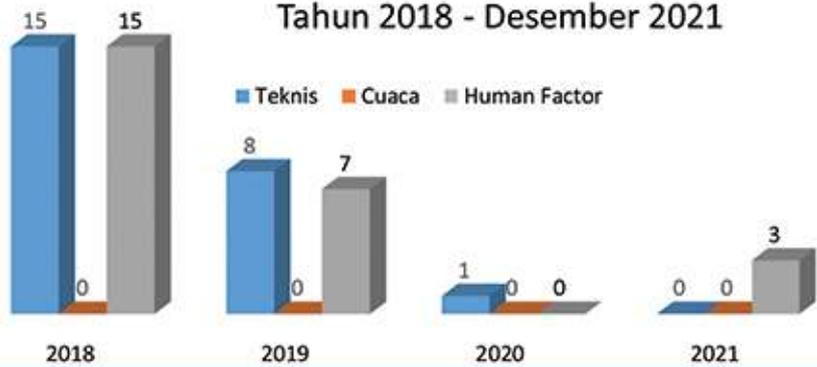


PELAYARAN



**Faktor Penyebab Kecelakaan Pelayaran
Tahun 2018 - Desember 2021**

Teknis Cuaca Human Factor

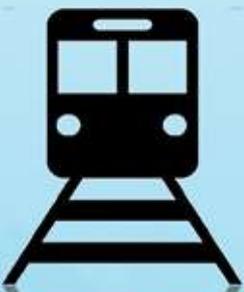
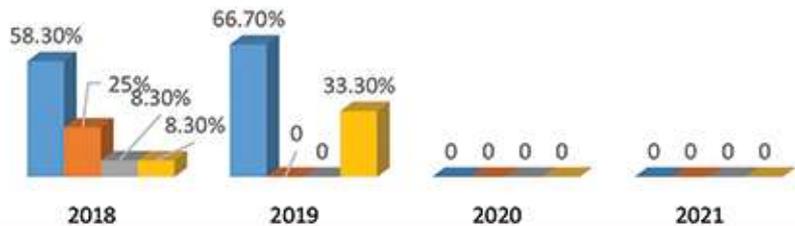


PENERBANGAN



**Faktor Kecelakaan Penerbangan
Tahun 2018 - Desember 2021**

Manusia Teknis Environment Fasilitas

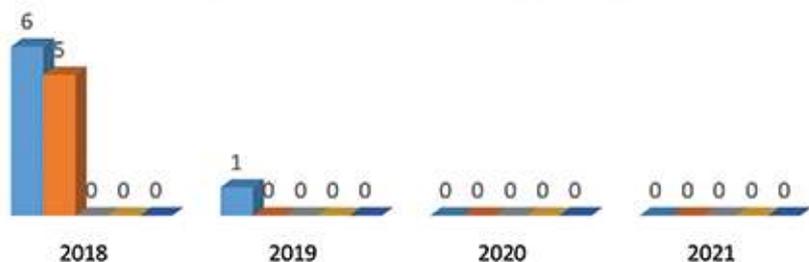


KERETA API



**Faktor Penyebab Kecelakaan Kereta Api
Tahun 2018 - Desember 2021**

Sarana Prasarana Operasional SDM Eksternal





Investigasi kecelakaan truk trailer di Tol Semarang tepatnya KM 430 + 200 arah utara ke selatan pada tanggal 23 Oktober 2021, akibat tidak kuat menahan hingga menghantam empat kendaraan di belakangnya.



Media Release dengan tema "Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Disebabkan oleh Faktor Geometrik Jalan (Studi Kasus Investigasi Tabrakan Beruntun Ruas Jalan Solo Ngawi, Tikungan Harmoko Musi Banyuasin, Tebing Breksi Sleman Jogja)" di Jakarta pada tanggal 12 Oktober 2021



Investigasi anjlokkan KA 3991A di jalur II emplasemen St.Peninjawan Divre IV Tanjungkarang tanggal 12 November 2021.



Kunjungan on the spot oleh Komisi V DPR RI yang juga dihadiri oleh Wakil Ketua dan Kepala Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) di Stasiun LRT Cibubur, Selasa, 9 November 2021.



Investigasi kecelakaan pelayaran terbakarnya kapal Soemantri Brodjonegoro oleh Bambang Irawan (IIC) dan Tri Widiyanto (Anggota) pada 6 Desember 2021 di Cilacap Jawa Tengah.



Investigasi terkait serious incident pesawat udara Boeing 737-200 yang dioperasikan oleh Jayawijaya Dirgantara di Bandar Udara Sentani, Jayapura (18/12/21). Diketahui pesawat mengalami engine problem pada saat lepas landas dari bandar udara sentani menuju bandar udara Wamena.

