

STATUS REKOMENDASI KESELAMATAN
SUB KOMITE INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN
KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI
TAHUN 2007 s.d. 2017 (AGUSTUS)

NO	Investigasi <i>Investigation</i>	Tanggal Kejadian <i>Date of</i>	Sumber <i>Source</i>	Tanggal Dikeluarkan <i>Issued Date</i>	Penerima <i>Receiver</i>	Nomor <i>Number</i>	Rekomendasi Keselamatan <i>Safety Recommendation</i>	Respon <i>Response</i>	Status <i>Status</i>
1	2	3	4	5	6	7	8	9	9
1	KA 155 Bengawan di Km 339+400 Petak Jalan St. Karanggandul - St. Karangari, Jawa Tengah, Daop V Purwokerto, 16 Januari 2007 (KNKT.07.03.01.03)	16-Jan-07	Final Report		Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Melakukan pemeriksaan secara menyeluruh terhadap jalan KA khususnya yang mempunyai radius lengkung kecil serta me-redesain konstruksi alat penambat dengan mengakomodasi konstruksi alat penjepit (fishplate) dan memasang alat penambat yang memenuhi ketentuan pada lengkungan.	NIL	OPEN
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Melakukan pemeriksaan terhadap sarana KA sehingga penyimpangan-penyimpangan pada kondisi, ukuran yang tidak sebagaimana mestinya dapat segera ditangani; 2. Untuk tenaga operasional/ perawatan supaya dipenuhi termasuk pengetahuannya dengan arahan langsung ke lapangan oleh para pengawas (pengawasan melekat); 3. Peralatan kerja, suku cadang atau komponen yang digunakan dipenuhi dan sesuai kebutuhan baik kuantitas maupun kualitasnya (terutama kebutuhan roda kereta).	NIL	OPEN
2	KA 156 Bengawan Di Km 207+056 Petak Jalan St. Arjawanangun - St. Bangodua Cirebon Jawa Barat, Daop III Cirebon, 29 Januari 2007 (KNKT/046/II/REK/08)	29-Jan-07	Short Report	14-Feb-08	Direktorat Jenderal Perkeretaapian		1. Memberlakukan batas umur pakai sarana dan mengkaji kelaikan operasi sarana yang tua (30 tahun ke atas) serta secara bertahap melakukan scrapping dan pemeriksaan keretakan as roda dengan alat crack detector sesuai prosedur secara berkala; 2. Melakukan pemeriksaan dalam perawatan dan sertifikasi sesuai ketentuan dan standar yang berlaku serta meningkatkan pengetahuan dan profesionalisme petugas pemeriksa keretakan as roda serta memberikan sertifikasi sesuai dengan peraturan yang berlaku.	NIL	OPEN
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Tidak mengoperasikan sarana (kereta/gerbong maupun lokomotif) yang tidak laik operasi (misalnya adanya penyimpangan ukuran, hasil cek tidak baik atau kurang) serta tidak mengoperasikan roda yang benjol; 2. Memperbaiki jalan rel yang rusak yang dapat memberikan pukulan ke as kasut roda.	NIL	OPEN
3	KA 8901 dan KA 15 KLB Di Km 113+000 Petak Jalan St. Marbau - St. Rantau Prapat Sumatera Utara, 2 Februari 2007	2-Feb-07			Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Melakukan penggantian sistim hubungan blok yang handal pada lintas St. Medan – St. Rantau Prapat.	a. Pengembangan Jaringan Jalur Kereta Api Sasaran pengembangan jaringan jalur kereta api adalah dengan mengoptimalkan jaringan eksisting melalui program peningkatan, rehabilitasi, reaktivasi lintas non-operasi serta peningkatan kapasitas lintas. DiJen Perkeretaapian secara bertahap dan berkelanjutan telah dan akan melaksanakan program strategis untuk mengurangi kecelakaan dan meningkatkan keselamatan. Berdasarkan Permenhub No. 43 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional dijabarkan bahwa sasaran pengembangan jaringan jalur kereta api di Pulau Sumatera adalah untuk mewujudkan Trans Sumatera Railways dan menghubungkan jalur kereta api eksisting yang sudah ada yaitu di Nangroe Aceh Darussalam, Sumatera Utara, Sumatera Barat, Sumatera Selatan dan Lampung menjadi jaringan jalur kereta api yang saling terhubung. Lintas Sibolga – Padang Sidempuan – Rantau Prapat merupakan salah satu lintas utama dengan prioritas rendah yang direncanakan akan dibangun secara bertahap melalui pengembangan jaringan dan layanan perkeretaapian antar kota meliputi jalur, stasiun dan fasilitas operasi tahun 2030. b. Peningkatan Sistem Persinyalan Khusus peningkatan sistem persinyalan menjadi elektrik di Medan telah dilakukan oleh DiJen Perkeretaapian di tahun 2011 yang merupakan target pengembangan jaringan dan layanan kereta api perkotaan. Peningkatan yang dimulai dengan perencanaan terus dilakukan sehingga	CLOSED

NO	Investigasi <i>Investigation</i>	Tanggal Kejadian <i>Date of</i>	Sumber <i>Source</i>	Tanggal Dikeluarkan <i>Issued Date</i>	Penerima <i>Receiver</i>	Nomor <i>Number</i>	Rekomendasi Keselamatan <i>Safety Recommendation</i>	Respon <i>Response</i>	Status <i>Status</i>
1	2	3	4	5	6	7	8	9	9
								<p>Dapat ditambahkan bahwa untuk mempertahankan kehandalan prasarana kereta api agar tetap laik operasi memerlukan perawatan yang terencana dan konsisten. Sebagaimana diamanatkan dalam UU No 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, disebutkan bahwa penyelenggara prasarana wajib merawat prasarana perkeretaapian yang meliputi perawatan berkala dan perbaikan untuk mengembalikan fungsinya. Kondisi prasarana termasuk fasilitas operasi yakni sistem persinyalan yang tidak sempurna di Emplasemen St. Rantauprapat memerlukan perawatan sehingga memenuhi persyaratan kelaikan yang berlaku bagi setiap jenis prasarana perkeretaapian sehingga kondisi prasarana siap operasi dan secara teknis aman untuk dioperasikan. Ditjen Perkeretaapian dalam kapasitas dan fungsinya untuk mengatur, mengendalikan dan mengawasi perkeretaapian melakukan pengujian melalui uji pertama dan uji berkala.</p> <p>c. Peralatan Pencegahan Kecelakaan (Sistem Proteksi Kereta Api Otomatis) Sebagai langkah lanjut pencegahan terjadinya kecelakaan tabrakan antar kereta api, secara bertahap Ditjen Perkeretaapian melakukan implementasi sistem proteksi kereta api otomatis (Automatic Train Protection/ATP) sehingga dapat mencegah terjadinya pelanggaran kecepatan di lintas terutama pada jalan KA yang dilindungi oleh pembatas kecepatan serta pelanggaran sinyal baik itu sistem persinyalan elektrik maupun mekanik.</p>	
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		Pembinaan kepada pegawai operasional khususnya PPKA dan masinis agar mematuhi ketentuan yang berlaku pada saat terjadi gangguan sinyal atau gangguan blok.	NIL	OPEN

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9		
4	KA 170A Tawang Jaya Di Km 132+950 Emplasemen Suradadi, Kabupaten Tegal Jawa Tengah Daop IV Semarang, 7 April 2007 (KNKT/KA.07.25/07.01.027)	7-Apr-07	Final Report		Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Memperbaiki kondisi track sepur belok untuk menghapus Taspat 10 km/jam di emplasemen Suradadi yang sudah dipasang lebih dari 2,5 tahun.	NIL	OPEN
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Memberlakukan no go item perjalanan kereta api (antara lain speedometer dan radio lokomotif) untuk menjamin keselamatan perjalanan KA serta memperlengkapi informasi perjalanan KA yang berlaku kepada petugas operasional; 2. Melakukan kajian ulang terhadap operasional KA dengan cara: a. Memberikan waktu yang cukup untuk mengadakan perubahan pola perjalanan KA (Malka), karena Malka yang cukup banyak akan berpengaruh terhadap Grafik Perjalanan Kereta Api yang berlaku; b. Mengadakan koordinasi antara pembuatan Gapeka dengan memperhitungkan kondisi prasarana, sarana dan petugas di lapangan; c. Mencocokkan waktu untuk operasional yang berlaku di seluruh lintas KA dengan Tanda Waktu mempergunakan fasilitas yang ada.	NIL	OPEN
5	KA 9 Argolawu Di Km 333+1 Petak Jalan St. Karangari - St. Legok Lintas Prupuk – Purwokerto, Daop V Purwokerto, 21 April 2007	21-Apr-07			Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Melakukan penggantian bantalan kayu yang sudah lapuk dan perbaikan geometri lengkung di lokasi PLH.	NIL	OPEN
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		Melakukan pemeriksaan seluruh kereta dengan bogie tipe K9 Bolsterless untuk menjamin kelaikan sebelum dioperasikan	NIL	OPEN
6	KA 174 Serayu Di Km 223+4/5 Petak Jalan St. Warungbandrek - St. Bumiwaluya Leles, Jawa Barat, Daop II Bandung, 21 April 2007 (KNKT/KA.07.21/07.02.028)	21-Apr-07	Final Report		PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Memperbaiki sistem drainase tubuh baan di daerah rawan longsor dan memperbaiki konstruksi dengan desain khusus untuk daerah yang berpotensi longsor; 2. Membuat saluran permanen yang kedap air dari tembok semen untuk saluran pada sisi lereng sejajar tanah timbunan agar air saluran tidak meresap ke dalam tanah dan mempercepat aliran air menuju ke gorong – gorong yang sudah tersedia (BH Nomor 985); 3. Mengganti persawahan yang sudah ada di sebelah selatan jalur rel KA menjadi lahan pertanian kering; 4. Membuat sengket (terasering) pada tebing bekas longsoran dengan penggemukan tubuh baan dengan sudut minimal 1:1,8 ; 5. Melakukan pemeriksaan jalan secara intensif terhadap daerah yang rawan longsor terutama pada saat musim hujan serta memasang semboyan pengurangan kecepatan menghadapi daerah rawan longsor untuk menjamin keselamatan perjalanan KA.	NIL	OPEN

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9	9	
7	Lokomotif CC 20101/R dengan KA 423 KRL Di Km 10+630 Perhentian Pondokjati Petak Jalan St. Jatinegara - St. Pasarsenen, DKI Jakarta, Daop I Jakarta, 18 Juli 2007 (KNKT-07-07-07-02)	18-Jul-07	Final Report		Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Menerapkan pemasangan peralatan pencegah tumburan, misalnya Automatic Train Protection.	1. DJKA selaku regulator sedang melaksanakan Penyusunan Standar Teknis Sistem dan Komponen Automatic Train Protection (ATP) yang dapat digunakan sebagai standar dalam pemasangan peralatan keselamatan Perkeretaapian; 2. Dalam rangkaian kegiatan Penyusunan Standar Teknis Sistem dan Komponen ATP, DJKA telah melaksanakan Workshop of Technical Specifications Standard of ATP Systems and Components pada tanggal 18 – 19 Januari 2012 di Bandung dengan melibatkan berbagai pihak, seperti Menristek, BPPT, LIPI, KNKT, kalangan Akademisi, dan Operator Perkeretaapian, serta Manufaktur untuk menentukan Standar Teknis dan Komponen ATP yang paling sesuai dengan kondisi geografis dan lingkungan di Indonesia dengan membandingkan berbagai sistem ATP yang telah ada dan dipergunakan di berbagai negara; 3. Selain itu, direncanakan pula dilakukan uji coba penerapan peralatan ATP yang dijadwalkan akan dilakukan pada bulan Februari 2012 di petak jalan antara St. Tarik – St. Sidoarjo; 4. Direktorat Jenderal Perkeretaapian juga akan melakukan Pilot Project penerapan Teknologi ATP pada tahun 2012 yang direncanakan dipasang di jalur lintas selatan Jawa lintas Kutoarjo - Yogyakarta - Solo yang direncanakan dipasang di empat belas stasiun dan 3 (tiga) Rangkaian Kereta Api Prambanan Ekspres, 2 (dua) Rangkaian Kereta Api Madiun Jaya, serta 2 (dua) Kereta Inspeksi.	CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Mensosialisasikan prosedur Operasi Tanpa Blok sesuai dengan Maklumat Direksi No: 20/LL201/KA-2002 tanggal 20 September 2002 perihal Operasi KA menghadapi Sinyal Blok; 2. Meningkatkan pelaksanaan pelatihan, penyegaran dan pembinaan bagi awak KA, terutama masinis dan asisten masinis dalam menghadapi sinyal blok otomatis yang beraspek merah; 3. Membuat peraturan perusahaan tentang standar pengawasan masinis yang memuat hal-hal yang harus diawasi dan pihak yang diberikan otorisasi; 4. Melakukan assesment terhadap kompetensi masinis dalam melaksanakan tugas sehari-hari oleh pengawas masinis dan oleh pengambil keputusan di bidang manajemen SDM di PT. Kereta Api Indonesia (Persero).	1. Peningkatan pengawasan dan pembinaan kepada Masinis & Asisten Masinis secara terus menerus & berkesinambungan; 2. Telah dibentuk organisasi KUPT Crew yang khusus membina & mensosialisasikan berbagai aturan, SOP & ketentuan-ketentuan baku lainnya yang telah ditetapkan oleh perusahaan; 3. Telah dibentuk work flow/ alur dinasan masinis.	CLOSED

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9		
8	KA BBR 20 Di Km 195+4/3 Emplasemen St. Martapura Lintas Tarahan - Tanjung Enim Baru Sumatera Selatan Sub Divre III. 2 Tanjung Karang, 20 Juli 2007	27-Jul-07			Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Melakukan audit terhadap standar kepegawaian petugas operasional di lingkungan Sub Divre III.2 Tanjung Karang serta memberlakukan sistem pengawasan di lapangan baik pengawasan melekat maupun pengawasan fungsional aktif dengan memperhatikan pelaksanaan dan pemahaman akan prosedur operasional Babaranjang seperti yang tercantum dalam instruksi KESS Nomor 2 Tahun 1993 tanggal 26 Januari 1993.	NIL	OPEN
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Melakukan pemeriksaan secara menyeluruh terhadap jalan KA khususnya pada wesel-wesel (lidah wesel dan jarum wesel); 2. Melakukan pemeriksaan terhadap sarana operasional KA sehingga tidak terjadi penyimpangan dari standar yang ditetapkan; 3. Memperlengkapi peralatan kerja, suku cadang atau komponen lain yang dibutuhkan oleh lintas sesuai kebutuhan.	NIL	OPEN
9	KA 415 KRL Di Emplasemen St. Jakartakota DKI Jakarta Daop I Jakarta, 21 Juli 2007	21-Jul-07			Direktorat Jenderal Perkeretaapian		1. Mengkaji modifikasi/ rekayasa wiring diagram sistem pengereman sehingga fungsi handel pada kabin yang tidak difungsikan akan tidak berpengaruh pada keseluruhan sistem pengereman yang sedang aktif; 2. Membuat standar desain/ konstruksi spur badug dengan memperhitungkan berat dan daya dorong kereta.	NIL	OPEN
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Mewajibkan kabin masinis yang tidak dioperasikan (di rangkaian kereta tengah maupun belakang) dalam kondisi terkunci sehingga tidak dapat dimasuki oleh orang yang tidak berkepentingan; 2. Mewajibkan masinis untuk memeriksa kedudukan handel pembalik arah di keseluruhan kabin yang tidak dioperasikan saat kereta masih di stasiun pemberangkatan awal.	NIL	OPEN
10	KA 73 Gumarang Di Km 27+5/4 Petak Jalan St. Gubug - St. Tegowanu Semarang Jawa Tengah, Daop IV Semarang 12 Agustus 2007	12-Agt-07			Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Proses investigasi PLH Anjlok KA 73 Gumarang tanggal 12 Agustus 2007 dihentikan karena kejadian tersebut terkait dengan aspek keamanan (security) dan tidak memerlukan investigasi keselamatan oleh KNKT		
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)				
11	KA 116 Senjautama Solo Di Km 170+2/3 Petak Jalan St. Terisi - St. Telagasari Cirebon Jawa Barat, Daop III Cirebon, 12 Oktober 2007	12-Oct-07			PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Untuk segera memenuhi kebutuhan suku cadang roller bearing dan ball bearing sehingga banyaknya temuan as jalan panas (as pan) yang potensial dapat mengakibatkan as patah dapat dihindarkan serta mengadakan pemeriksaan khusus terhadap perawatan bearing sedemikian rupa sehingga kondisi bearing tidak terjadi panas lagi; 2. Melakukan perawatan bearing yang sesuai dengan standar dan prosedur khususnya kualitas grease, kebersihan ruang kerja, kelaikan ultrasonic crack detector serta SDM yang kompeten dan melakukan pemeriksaan terhadap kondisi as dan bearing dengan ataupun tanpa alat ukur/ instrumen di setiap stasiun pemberangkatan KA.	NIL	OPEN
12	KA 20 Argogede Di Km 120+5/6 Emplasemen St. Cisomang Kabupaten Purwakarta Jawa Barat, Daop II Bandung 3 November 2007	3-Nov-07			Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Memperlengkapi emplasemen Plered dengan wesel penghubung antara sepur arah Jakarta (sepur hulu) dengan sepur arah Bandung (sepur hilir) sehingga jika ada luncuran di sepur arah Jakarta dapat diarahkan ke sepur badug. Dengan adanya sepur penghubung ini, KA dari Stasiun Sukatani dapat masuk Stasiun Plered ke sepur lurus dan sepur belok, yang ada pada saat ini KA dari Sukatani tidak dapat masuk ke sepur belok (sepur 2) emplasemen Plered.	NIL	OPEN
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Membuat ketentuan pergerakan langsiran di emplasemen stasiun berada di tangan PPKA, sehingga seluruh pengaturan yang dilakukan harus sepengetahuan dan dalam tanggung jawab PPKA; 2. Membuat prosedur tanggap darurat (emergency response procedure) apabila ada kebakaran kereta api serta memperlengkapi stasiun-stasiun dengan alat pemadam kebakaran yang memadai; 3. Membuat modifikasi pada konstruksi junction box sehingga air tidak dapat masuk dan menambahkan Mini Circuit Breaker (MCB) pada setiap kereta untuk menghindari apabila ada hubungan singkat pada rangkaian listrik sebelum masuk panel kereta; 4. Melakukan desain kembali terhadap alat pengamanan atau pelindung kabel di atap, sehingga apabila ada kebakaran di kabel tidak segera merambat ke tempat lain.	NIL	OPEN

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9	9	
13	KA 3519A BBM Di Km 40+0/300 Petak Jalan St. Singosari - St. Blimbing Bangil Malang Jawa Timur Daop VIII Surabaya 20 November 2007	20-Nov-07			Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Mengganti komponen jalan KA (penambat, bantalan dan balas) di petak jalan antara St. Singosari – St. Blimbing yang sudah tidak laik.	<p>1. Berdasarkan Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dalam Pasal 65, disebutkan bahwa:</p> <p>(1) Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian wajib merawat prasarana perkeretaapian agar tetap laik operasi.</p> <p>(2) Perawatan prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:</p> <p>(a) perawatan berkala; dan</p> <p>(b) perbaikan untuk mengembalikan fungsinya.</p> <p>(3) Perawatan prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi standar dan tata cara perawatan yang ditetapkan oleh Menteri.</p> <p>(4) Perawatan prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib dilakukan oleh tenaga yang memenuhi syarat dan kualifikasi yang ditetapkan oleh Menteri.</p> <p>Terkait dengan rekomendasi untuk mengganti komponen jalan KA (penambat, bantalan dan balas) di petak jalan antara St. Singosari – St. Blimbing yang sudah tidak laik, dapat disampaikan bahwa penggantian komponen jalan KA merupakan bagian dari proses perawatan prasarana perkeretaapian dengan tujuan untuk mengembalikan fungsi prasarana agar laik operasi dan menjadi tanggung jawab penyelenggara prasarana perkeretaapian.</p> <p>2. Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam kapasitas fungsinya selaku regulator di bidang perkeretaapian berkewajiban untuk melakukan pembinaan di bidang perkeretaapian yang meliputi pengaturan, pengendalian dan pengawasan dengan tujuan utama untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat, tertib dan teratur serta efisien. Untuk tercapainya hal tersebut, baik itu prasarana perkeretaapian maupun sarana perkeretaapian serta personilnya wajib untuk dilakukan pengujian dan pemeriksaan sehingga kelaikannya dapat terjamin untuk memenuhi persyaratan teknis maupun persyaratan operasional. Pengujian tersebut mencakup pengujian pertama dan pengujian berkala. Khusus untuk prasarana perkeretaapian, uji berkala wajib dilakukan terhadap setiap jalur dan bangunan KA yang telah dioperasikan dengan melakukan uji fungsi dan bangunan KA.</p>	CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		<p>1. Memperbaiki geometri jalan KA pada petak jalan antara St. Singosari – St. Blimbing sesuai standar dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2012.</p> <p>2. Melakukan perbaikan tubuh jalan KA pada petak jalan antara St. Singosari – St. Blimbing untuk meminimalisir mud pumping.</p>	<p>PT. KAI (Persero) Daop 8 Surabaya melakukan perbaikan geometri dan perbaikan dengan penggantian komponen jalan KA di Petak Jalan antara St. Singosari – St. Blimbing, dengan rincian pekerjaan sebagai berikut:</p> <p>a. Pada Lengkung No. 37 di Km 39+641 s/d Km 40+244 Petak Jalan antara St. Singosari – St. Blimbing dilakukan pengerjaan:</p> <p>1) Rehabilitasi jalan KA : revisi lengkung radius 592 m (panjang lengkung 603 m dan panjang lengkung peralihan 80 m), yang dikerjakan oleh Satker pada Tahun 2008.</p> <p>2) Perawatan dan perbaikan lengkung radius 592 m (panjang lengkung 603 m dan panjang lengkung peralihan 80 m) sesuai siklus yang ada yaitu 2 (dua) kali dalam 1 (satu) tahun pada bulan April 2013 dan pada bulan Oktober 2013.</p> <p>3) Pengelasan rel R.42 pada sambungan menjadi rel panjang, penggantian bantalan kayu dengan penambat rigid menjadi bantalan beton dengan penambat elastis dan penambahan balas baru, yang dikerjakan oleh Satker pada Tahun 2008</p> <p>b. Pada BH. 178 di Km 40+182 Petak Jalan antara St. Singosari – St. Blimbing dilakukan rehabilitasi jalan KA : penggantian bantalan kayu jembatan yang dikerjakan oleh Satker pada tahun 2008.</p>	CLOSED

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9		
14	KA 2735 Di Km 5 Petak Jalan St. Tanjungkarang - St. Pidada Lampung Sub Divre II.2 Tanjungkarang 27 Desember 2007	27-Dec-07			Direktorat Jenderal Perkeretaapian		1. Melakukan evaluasi terhadap standar kompetensi awak KA di Divre III.2 Tanjung Karang; 2. Mengkaji Gapeka pada lintas St. Prabumulih - St. Tarahan yang disesuaikan dengan kondisi lapangan sehingga realisasi perjalanan KA dapat sesuai dengan Gapeka.	1. DJKA telah menerbitkan sertifikat kecakapan kepada awak sarana perkeretaapian dari tahun 2007 - 2010 untuk masinis sebanyak 2413 sertifikat, asisten masinis sebanyak 1046 sertifikat dan PPKA sebanyak 2712 sertifikat; 2. Untuk melakukan pengawasan terhadap Kompetensi petugas Awak Sarana Perkeretaapian, DJKA telah melakukan pemeriksaan sertifikat dan surat tugas terhadap awak sarana perkeretaapian yang meliputi masinis dan petugas pengoperasian prasarana perkeretaapian yang meliputi PPKA yang sedang melaksanakan tugas kedinasan pada: a. Tgl 31 Januari - 2 Februari 2011 di wilayah Daop 1 Jakarta yaitu di St. Gambir, St. Jakarta Kota and St. Pasar Senen; b. Tgl 17 Februari - 20 Februari 2011 di wilayah Daop 2 Bandung yaitu di St. Besar Bandung dan St. Kiara Condong; c. Tgl 27 April - 30 April 2011 di wilayah Daop 9 Yogyakarta yaitu di St. Tugu dan St. Lempuyangan. 3. GAPEKA dibuat setiap tahun setelah berkoordinasi dengan PT. KAI (Persero) selaku Penyelenggara Sarana Perkeretaapian untuk masa berlaku 1 (satu) tahun dengan memperhitungkan beberapa hal yang meliputi: a. Kondisi prasarana perkeretaapian; b. Jarak dan waktu tempuh antar stasiun; c. Kecepatan; d. Posisi perjalanan kereta api. Dengan demikian GAPEKA yang berlaku saat ini sudah memperhitungkan faktor – faktor tersebut di atas.	CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Mewajibkan pemeriksaan sistem pengereman sesuai dengan prosedur yang berlaku dan dengan menggunakan peralatan yang sesuai; 2. Meningkatkan pengawasan rangkaian KA selama dalam perjalanan oleh awak KA; 3. Melakukan pemeriksaan rangkaian seluruh KA yang menuju St. Tarahan dan St. Panjang di St. Tanjungkarang; 4. Mengatur jam dinas masinis dan asisten masinis serta petugas operasional di Divre III dengan mempertimbangkan waktu istirahat yang memadai dengan cara melakukan penelitian tentang kaitan penurunan performa kerja awak KA terkait dengan kelebihan jam dinas; 5. Meyelenggarakan pelatihan dan penekanan kembali (indoktrinasi) perilaku kepatuhan dan ketaatan akan prosedur dan disiplin profesional pada petugas operasional KA; 6. Melakukan pemasangan rel gongsol pada jalan rel dengan radius kecil (R<250m) diletakkan pada sisi dalam lengkungan untuk mengurangi keausan rel luar dan menambah kemampuan konstruksi jalan rel dalam menahan gaya keluar (gaya sentrifugal) perjalanan KA.	NIL	OPEN
15	KA 1407 BBM Di Emplasemen St. Kaliyoso Jawa Tengah Daop VI Yogyakarta 23 Januari 2008	23-Jan-08			Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Short Report Final		
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		Short Report Final		

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9	9	
16	KL1 6187 (Eks KA 384 KRL) Di Km 30+203 Jalur 1 Emplasemen St. Serpong Jawa Barat, Daop I Jakarta 6 Mei 2008 (KNKT-08-05-02-02)	6-May-08	Final Report	Agt-08	Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Memasang remote supervisory control system pada sistem catu daya dan Pilot Line (LBD) di setiap gardu listrik.	1. Pemasangan Link Breaker Device (LBD), telah diatur dalam Permenhub Nomor PM 12 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Instalasi Listrik Perkeretaapian pasal 5 ayat (2) dan ayat (3) yang menjelaskan bahwa peralatan transmisi tenaga listrik untuk arus bolak – balik yang berfungsi untuk menyalurkan arus bolak – balik untuk menggerakkan kereta api bertenaga listrik dan peralatan transmisi tenaga listrik untuk arus searah harus berisi proteksi. Salah satu perangkat proteksi yang bekerja untuk pemasangan peralatan DC kubikel utama Pemutus Tenaga Cepat (High Speed Circuit Breaker/HSCB) adalah Link Breaker Device (LBD); 2. Direktorat Jenderal Perkeretaapian telah memprogramkan pemasangan Link Breaker Device (LBD) pada seluruh gardu listrik untuk keperluan instalasi listrik aliran atas di wilayah Jabodetabek telah dilengkapi dengan perangkat Link Breaker Device (LBD); 3. Terkait dengan pemasangan Remote Supervisory Control System, akan dilakukan pada tahun 2012 dengan menggunakan teknologi Supervisory Control and Data Acquisition (SCADA) di wilayah Jabodetabek.	CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Merawat KRL sesuai dengan jadwal yang ditetapkan; 2. Menyusun maintenance procedure untuk menjamin keterfungsian arrester di KRL; 3. Memfungsikan kembali Gardu Listrik Serpong dan Gardu Listrik Jurangmangu; 4. Supply daya untuk emplasemen St. Serpong harus dipisahkan dengan supply daya listrik untuk lintas/ petak jalan; 5. Menetapkan batas arus maksimum yang akan melewati boks disconnecting switch (boks DS) dengan mempertimbangkan hambatan kawat trolley sehingga kawat trolley tidak mudah leleh dan putus; 6. Menyempurnakan return current/ arus balik melalui rel yaitu sambungan rel dengan rail connector.	1. Perawatan KRL sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan baik P1, P2, P6, P12 dan PA; 2. Memeriksa dengan seksama arrester KRL sesuai check list pada P6; 3. Gardu Listrik Serpong mulai beroperasi kembali pada tanggal 25 Mei 2008; 4. Gardu Listrik Jurangmangu mulai beroperasi kembali pada tanggal 24 Oktober 2008; 5. Perbaiki rail connector akibat ketidaksempurnaan pekerjaan Satker Double Track Tanahabang – Serpong oleh Unit LAA Daop 1 Jakarta berlanjut sampai saat ini.	CLOSED

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9		
17	KA PLB 8601 Di Km 13+9 Petak Jalan St. Pondok Ranji - St. Kebayoran Jakarta Daop I Jakarta 26 Juni 2008 (KNKT/ /VIII/KTJ/08)	26-Jun-08	Short Report	Agt-08	PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Pembinaan dan pengawasan SDM operasional, dengan mengadakan simulasi kondisi darurat serta cara penggunaan tongklem; 2. Meningkatkan kehadalan peralatan pengamanan (persinyalan) dengan cara sebagai berikut: a. Pemeliharaan kebersihan/ pelumasan wesel rutin secara harian untuk oleh petugas stasiun; b. Perawatan teknis berkala oleh petugas persinyalan (uji coba teknis/ negative checking).	NIL	OPEN
18	KA 2917 (Angkutan Minyak Sawit) dan Lori Dorong Di Km 3+680 Petak Jalan Antara St. Tebing Tinggi – St. Baja Lingge Sumatera Utara Divre I Sumatera Utara 30 Juni 2008 (KNKT/ /VIII/KTJ/08)	30-Jun-08	Short Report	Agt-08	PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Setiap ada kegiatan proyek di PT. KA, SATKER harus bekerja sama dan mengadakan koordinasi dengan dinas PT.KA; 2. Di samping ada konsultan supervisi dari pihak SATKER harus pula dilibatkan dinas PT.KA; 3. Pihak SATKER di dalam memilih kontraktor harus yang mengetahui seluk beluk pengoperasian KA yang pokok; 4. Pihak PT.KA harus proaktif mengawasi segala kegiatan di wilayah operasinya.	NIL	OPEN
19	KA 3519 dan Lokomotif BB 30121 Di Km 20+938 Emplasemen St. Sengon Jawa Timur Daop VIII Surabaya, 4 Juli 2008 (KNKT/ /VIII/KTJ/08)	4-Jul-08	Short Report	Agt-08	PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Melakukan pemeriksaan peralatan harian secara menyeluruh dan sempurna; 2. Melakukan pengkajian ulang pengoperasian lokomotif BB karena sudah dihapusnya program PA untuk tipe lokomotif tersebut.	NIL	OPEN
20	KA S1 Sriwijaya dan KA BBR 4 Babaranjang Di Km 18 Sepur II Emplasemen St. Labuhanratu Lampung Sub Divre III.2 Tanjungkarang, 16 Agustus 2008	16-Agt-08	Short Report		Direktorat Jenderal Perkeretaapian		1. Kejadian sinyal aman masuk Sepur II sedangkan di Sepur II ada rangkaian KA disebabkan sinyal mekanik tidak mengontrol jalan KA terisi atau tidak material. Hal ini dapat dihindari dengan pemasangan sinyal elektrik; 2. Mengkaji pembuatan perlintasan tidak sebidang pada pintu jalan lintas PJJ nomor 13 di Km 18+040 emplasemen Labuanratu; 3. Melakukan penataan kembali ruang milik jalan KA (rumija) untuk memberikan jarak pandang bebas masinis; 4. Menerapkan uji kelaikan operasi sarana, prasarana maupun sumber daya manusia oleh pemerintah sesuai dengan UU Nomor 23 Tahun 2007; 5. Menetapkan umur teknis operasi sarana.	NIL	OPEN
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Menerapkan disiplin operasional petugas operasi kereta api terutama PPKA dengan menjalankan tugasnya dalam melayani peralatan sinyal dan telekomunikasi sesuai dengan Reglaman Pengamanan Setempat yang berlaku; 2. Membuat tanda batas berhenti lokomotif untuk KA BBR di emplasemen Labuanratu sehingga semboyan 21 rangkaian KA arah Rejosari di depan ruang PPKA Labuanratu; 3. Memfungsikan PK/OC (Pusat Kendali) di Divre III Sumatera Selatan sebagai pengendali operasi KA di wilayahnya; 4. Melengkapi lokomotif dengan radio lok sehingga dapat dilakukan komunikasi antara masinis dengan PK/OC.	NIL	OPEN
21	KA 3502 (BBM Kosongan) Di BH 259 Petak Jalan St. Kertosono - St. Sembung Daop VIII Surabaya 28 Agustus 2008	28-Agt-08			Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Short Report Final		
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		Short Report Final		

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status	
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status	
2	3	4	5	6	7	8	9			
22	KA 421 KRL Dan KA 1001 Antaboga Di Emplasemen St. Kampungbandan Jakarta Daop I Jakarta 30 Oktober 2008 (KNKT-08-10-08-02)	30-Oct-08	Final Report		Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Mengkaji penggunaan dan peraturan tentang penerapan Automatic Train Control, Automatic Train Protection atau Anti Collision Device untuk meningkatkan keselamatan perjalanan kereta api.	1. DJKA selaku regulator sedang melaksanakan Penyusunan Standar Teknis Sistem dan Komponen Automatic Train Protection (ATP) yang dapat digunakan sebagai standar dalam pemasangan peralatan keselamatan Perkeretaapian; 2. Dalam rangkaian kegiatan Penyusunan Standar Teknis Sistem dan Komponen ATP, DJKA telah melaksanakan Workshop of Technical Specifications Standard of ATP Systems and Components pada tanggal 18 – 19 Januari 2012 di Bandung dengan melibatkan berbagai pihak, seperti Menristek, BPPT, LIPI, KNKT, kalangan Akademisi, dan Operator Perkeretaapian, serta Manufaktur untuk menentukan Standar Teknis dan Komponen ATP yang paling sesuai dengan kondisi geografis dan lingkungan di Indonesia dengan membandingkan berbagai sistem ATP yang telah ada dan dipergunakan di berbagai negara; 3. Selain itu, direncanakan pula dilakukan uji coba penerapan peralatan ATP yang dijadwalkan akan dilakukan pada bulan Februari 2012 di petak jalan antara St. Tarik – St. Sidoarjo; 4. Direktorat Jenderal Perkeretaapian juga akan melakukan Pilot Project penerapan Teknologi ATP pada tahun 2012 yang direncanakan dipasang di jalur lintas selatan Jawa lintas Kutoarjo - Yogyakarta - Solo yang direncanakan dipasang di empat belas stasiun dan 3 (tiga) Rangkaian Kereta Api Prambanan Ekspres, 2 (dua) Rangkaian Kereta Api Madiun Jaya, serta 2 (dua) Kereta Inspeksi.		CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Menetapkan standar waktu istirahat minimum masinis; 2. Menghitung ulang kebutuhan jumlah cadangan masinis di Cirebon sesuai dengan realisasi grafik perjalanan kereta api (Gapeka); 3. Mengatur jam dinas masinis dan asisten masinis dengan mempertimbangkan waktu istirahat yang memadai dengan cara melakukan penelitian tentang kaitan penurunan performa kerja masinis pada jam-jam malam terutama yang normalnya saat manusia tidur; 4. Membuat dan menerapkan Cabin Resources Management (CRM), sehingga antara masinis dan asisten masinis memahami tugasnya masing-masing; 5. Membuat pelatihan untuk awak KA dalam menghadapi situasi darurat; 6. Meninjau ulang kecepatan KA barang yang masuk ke wilayah DAOP I yang menggunakan sistem sinyal blok otomatis terkait dengan jarak pengereman; 7. Rangkaian kereta api diusahakan menggunakan lokomotif ujung pendek.	1. Pemberlakuan waktu istirahat masinis/ asisten masinis untuk dinas berikutnya minimal 8 jam; 2. Peningkatan pengawasan pada pengaturan dinas masinis/ asisten masinis untuk semua dinas KA pada unit organisasi Unit Pelaksana Teknis (UPT) Crew KA di setiap daerah; 3. Setiap KA yang ditarik lokomotif, posisi lokomotif diupayakan menggunakan ujung pendek; 4. Mencukupi kebutuhan masinis secara bertahap dan menyediakan cadangan masinis.	CLOSED	
23	KA 49 Rajawali Dan KA 1002 Antaboga Di Km 131+350 Emplasemen Stasiun Kapas, Jawa Timur Daop VIII Surabaya 23 Januari 2009 (KNKT-09-01-01-02)	23-Jan-09	Final Report		Direktorat Jenderal Perkeretaapian		1. Dalam pembuatan Gapeka Mengkaji Gapeka yang disesuaikan dengan kondisi lapangan sehingga realisasi perjalanan KA dapat sesuai dengan Gapeka dengan memperhatikan perubahan terhadap : a. prasarana perkeretaapian; b. jumlah sarana perkeretaapian; c. kecepatan kereta api; d. kebutuhan angkutan; dan e. keadaan memaksa (apabila ada). 2. Melakukan pembakuan radio lokomotif sebagai alat keselamatan operasi kereta api dengan mewajibkan berfungsinya radio lokomotif, masinis dapat melakukan komunikasi dengan PK untuk menjamin keselamatan perjalanan kereta api.	NIL	OPEN	
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Membebaskan rintangan yang mengganggu jarak pandang bebas masinis; 2. Menjaga secara berkesinambungan fungsi dan kehandalan sinyal muka yang merupakan bagian sistem persinyalan; 3. Mengembangkan lebih lanjut pengawasan dan pembinaan petugas fungsional sesuai dengan ketentuan yang berlaku; 4. Tidak memperbolehkan adanya penumpang di kabin lokomotif.	NIL	OPEN	

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9	9	
24	KA BBR 16 dan KA BBR 9 Di Km 69+650 Emplasemen St. Sulusuban Tanjungkarang Lampung Subdivre III.2 Tanjungkarang 30 April 2009	30-Apr-09			Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Membuat GAPEKA terutama untuk KA Babarjang dengan menyesuaikan kemampuan sarana, kondisi prasarana dan SDM sehingga perjalanan KA mendekati jadwal yang diatur dalam GAPEKA dan pemindahan persilangan dapat diminimalkan	GAPEKA dibuat setiap tahun setelah berkoordinasi dengan PT. KAI (Persero) selaku Penyelenggara Sarana Perkeretaapian untuk masa berlaku 1 (satu) tahun dengan memperhitungkan beberapa hal yang meliputi: 1. Kondisi prasarana perkeretaapian, yaitu: a. Lengkung; d. Sistem persinyalan dan pengendalian; b. Kelandaian; e. Jenis hubungan blok. c. Keterangan jalur ganda; 2. Jarak dan waktu tempuh antar stasiun; 3. Kecepatan; 4. Posisi perjalanan kereta api, yang meliputi: a. Pemberangkatan; c. Persusulan; b. Persilangan; d. Pemberhentian. Dengan demikian GAPEKA yang berlaku saat ini sudah memperhitungkan faktor – faktor tersebut di atas.	CLOSED

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9		
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		<ol style="list-style-type: none"> Membuat aturan tentang perbedaan jam kerja dan jam dinas awak KA sehingga waktu menunggu akibat kelambatan kedatangan KA dapat diperhitungkan sebagai waktu kerja; Menegakkan kembali jam dinas masinis dan asisten masinis di Divre III dengan mengacu pada Instruksi 3 Jilid I tentang Tata Usaha Dinas Traksi dan UU RI Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan; Menugaskan petugas khusus untuk memantau dan menyampaikan waktu keberangkatan KA yang terlambat kepada masinis dan asisten masinis yang akan menjalankannya; Memfungsikan kembali PK di St. Tanjung Karang untuk mengendalikan perjalanan KA; Melakukan pemeriksaan uji fungsi peralatan lokomotif yang akan dinas sesuai dengan NO GO Item sarana KA; Memfungsikan kembali sinyal muka St. Sulusuban dari arah St. Haji Pemanggilan untuk memberikan informasi kepada masinis KA akan kondisi aspek sinyal masuk; Membuat aturan tentang batas waktu maksimum kelambatan KA untuk dibatalkan sehingga mengurangi ketidakteraturan perjalanan KA; Menginformasikan secara jelas tentang perpindahan persilangan perjalanan KA kepada masinis; Membuat sistem informasi yang reliable dan kredible tentang hasil modifikasi sarana KA yang dilakukan Balai Yasa kepada bagian perawatan sarana di lintas. 	NIL	OPEN
25	KA 521 KRL Ekonomi Dan KA 265 KRL Depok Ekspres Di Km 11+200 Petak Jalan Antara St. Tebet-St. Manggarai, DKI Jakarta Daop I Jakarta 5 Juni 2009	5-Jun-09			Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Menerapkan pemasangan peralatan pencegah tumburan, misalnya Automatic Train Protection, mengingat banyaknya jumlah kejadian tumburan KRL	<ol style="list-style-type: none"> ATP saat ini sedang dikaji oleh Ditjen Perkeretaapian mengenai penggunaan peralatan pencegahan tabrakan antara kereta api dimaksud, meliputi spesifikasi teknis yang disesuaikan dengan kondisi geografis dan lingkungan di Indonesia. Ditargetkan hasil kajian telah selesai pada akhir tahun 2011, berikut regulasi penggunaan peralatan tersebut; Ditjen Perkeretaapian telah mengeluarkan regulasi berupa Peraturan Menteri Perhubungan yang mengenai standar dan spesifikasi teknis baik sarana dan prasarana perkeretaapian, termasuk persyaratan kualifikasi SDM perkeretaapian yang meliputi Tenaga Penguji, Inspektur, dan Auditor, serta persyaratan kualifikasi Awak Sarana Perkeretaapian yang meliputi Masinis dan Asisten Masinis, dan persyaratan kualifikasi Petugas Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian. 	CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		<ol style="list-style-type: none"> Memasang batas berhenti di muka sinyal B.202 untuk menandai tempat berhentinya lokomotif/ KRL saat menghadapi sinyal B.202 yang beraspek tidak aman Mensosialisasikan prosedur Operasi Tanpa Blok sesuai dengan Maklumat Direksi No 20/LL201/KA-2002 tanggal 20 September 2002 perihal operasi KA menghadapi Sinyal Blok Meningkatkan disiplin awak KA terutama masinis dan KP dalam menghadapi sinyal blok otomatis yang beraspek merah dengan mengadakan pembinaan/pelatihan penyegaran untuk menjamin kompetensi masinis Membuat standar pengawasan masinis dengan mencantumkan hal-hal yang harus diawasi dan pihak yang diberikan otorisasi Melakukan assessment terhadap kompetensi masinis dalam melaksanakan tugas sehari-hari oleh pengawas masinis dan oleh pengambil keputusan di bidang manajemen SDM di PT. KAI Membudayakan masinis untuk mengulang menyebutkan kondisi aspek sinyal seperti yang telah ditulis dalam Peraturan Perjalanan Kereta Api dengan Sistem Persinyalan Listrik dan Blok Otomatik di daerah Jabotabek, yaitu dengan mengulang menyebutkan kata "BERHENTI" untuk aspek sinyal merah, mengulang menyebutkan kata "AWAS" untuk aspek sinyal kuning dan mengulang menyebutkan kata "AMAN" untuk aspek sinyal hijau. 	NIL	OPEN

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9	9	
26	Lokomotif CC 20143 (KA 156A Progo) Di Km 301+3/4 Petak Jalan St. Prupuk - St. Linggapura Purwokerto Jawa Tengah Daop V Purwokerto 27 Juli 2009 (KNKT-09-07-04-02)	27-Jul-09	Final Report		Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Meningkatkan kualitas pengujian kelaikan terhadap sarana perkeretaapian baik tenaga penguji maupun peralatan yang digunakan.	1. Direktorat Jenderal Perkeretaapian telah melaksanakan pemeriksaan lokomotif CC201 dan hasilnya telah dilaporkan pada tanggal 3 Agustus 2009. Sebagai hasil pemeriksaan tersebut, Direktorat Jenderal Perkeretaapian telah meminta PT Kereta Api (Persero) untuk melakukan pemeriksaan keretakan pada seluruh lokomotif CC 201 produksi sebelum tahun 1982 (khususnya yang menggunakan as roda produksi tahun 1982 atau sebelumnya); 2. Hingga saat ini, PT Kereta Api (Persero) tidak pernah mengajukan permohonan pengujian berkala sarana perkeretaapian kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian ataupun melibatkan Tim Penguji dari Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam pengujian sarana yang dilakukannya; 3. Direktorat Jenderal Perkeretaapian pada tahun 2009 telah melaksanakan kegiatan pelatihan teknis SDM Perkeretaapian yang bertujuan untuk meningkatkan kualitas SDM penguji perkeretaapian dan akan dilakukan kembali di tahun 2010.	CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Melakukan inventarisasi as yang beroperasi sekitar tahun 1982 dan sudah berapa kali mengalami penggantian keping roda, sebagai dasar menentukan kebijakan penggunaan as yang seumur; 2. Melakukan tes keretakan (ultrasonic crack detector), terhadap as roda yang sudah beroperasi cukup lama khususnya sejak tahun 1982, baik di Depo maupun di Balai Yasa; 3. Proses pembubutan lubang keping roda harus menggunakan boring machine yang berkualitas, sehingga permukaan lubang keping roda sebagai hasil reboring rata dan halus; 4. Mengadakan ultrasonic crack detector dengan probe sudut sehingga mampu mendeteksi keretakan dini yang dimulai dari permukaan as.	Daop V Purwokerto telah melaksanakan pemeriksaan kemungkinan terjadinya keretakan as roda pada seluruh lokomotif CC 201 di wilayahnya.	CLOSED
27	Tumburan KA 221 KRL Pakuan dan KA 549 KRL Ekonomi Di Km 52+7/8 Petak Jalan St. Bogor- St. Cilebut Bogor Jawa Barat Daop I Jakarta 4 Agustus 2009	4-Agt-09			Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Menerapkan pemasangan peralatan pencegah tumburan, misalnya Automatic Train Protection	1. Ditjen Perkeretaapian sedang mengkaji mengenai penggunaan peralatan pencegahan tabrakan berupa Automatic Train Protection (ATP) yang spesifikasi teknisnya disesuaikan dengan kondisi geografis dan lingkungan di Indonesia serta menyusun regulasi yang mengatur mengenai Standar Spesifikasi Teknis ATP 2. Ditjen Perkeretaapian telah mengeluarkan regulasi berupa Peraturan Menteri Perhubungan yang mengenai standar dan spesifikasi teknis baik sarana dan prasarana perkeretaapian, termasuk persyaratan kualifikasi SDM perkeretaapian yang meliputi Tenaga Penguji, Inspektur, dan Auditor serta persyaratan kualifikasi Awak Sarana Perkeretaapian yang meliputi Masinis dan Asisten Masinis dan persyaratan kualifikasi Petugas Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian.	CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Meningkatkan disiplin awak KA terutama masinis dan KP dalam menghadapi sinyal blok otomatis yang berindikasi tidak aman (aspek merah); 2. Mengkaji ulang penggunaan alat komunikasi HT dalam pengoperasian KA, terutama mengenai kelaikan dan kehandalannya; 3. Mensosialisasikan prosedur Operasi Tanpa Blok sesuai dengan Maklumat Direksi No 20/LL201/ka-2002 tanggal 20 September 2002 perihal Operasi KA menghadapi Sinyal Blok; 4. Membuat standar pengawasan terhadap masinis dengan mencantumkan elemen-elemen yang harus diawasi dan pihak yang diberikan otorisasi; 5. Melakukan assessment terhadap kompetensi masinis dalam melaksanakan tugas sehari-hari oleh pengawas masinis dan oleh pengambil keputusan di bidang manajemen SDM di PT. KAI; 6. Mengadakan pelatihan kembali secara berkesinambungan (refreshment training) untuk menjamin terpenuhinya standar kompetensi masinis; 7. Menerapkan sistem pembinaan personil yang laik dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku; 8. Mengkaji kembali Peraturan Perjalanan Kereta Api dengan Sistem Persinyalan Listrik dan Blok Otomatik di Daerah Jabodetabek terutama tentang Marka Masinis Berteriak.	NIL	OPEN

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9		
28	KA 82 Mutiara Timur Di Km 69+3/2 Petak Jalan St. Pasuruan - St. Rejoso Jawa Timur Daop IX Jember 11 Agustus 2009	11-Agt-09			Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Melakukan penggantian rel R.33 produksi 1920 untuk meningkatkan kestabilan jalan rel.	Penggantian rel R.33 produksi 1920 di petak jalan antara Stasiun Pasuruan – St. Rejoso telah dilaksanakan secara bertahap sesuai program peningkatan jalan rel yaitu penggantian R.33 ke R.42 yang dimulai tahun 2009 dan direncanakan selesai tahun 2013. Pelaksanaan program tersebut merupakan salah satu realisasi pengembangan perkeretaapian nasional, khususnya jaringan antar kota di Pulau Jawa, adalah difokuskan untuk mendukung layanan angkutan penumpang dan barang.	CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Menyesuaikan pengoperasian KA pada lintas Bangil – Banyuwangi dengan tekanan gandar tidak melebihi 13 ton; 2. Melakukan pemeriksaan rel dengan perangkat ultrasonic untuk mendeteksi keretakan terutama pada rel R.33 buatan tahun 1920; 3. Meningkatkan pengawasan terhadap lintas yang rawan rel patah.	1. Pemeriksaan jalan rel yang lebih teliti oleh Juru Pemeriksa Jalur KA; 2. Pemeriksaan kondisi titik las sambung rel dengan ultrasonic; 3. Pengadaan alat ultrasonic flaw detector untuk mendeteksi cacat/ keretakan di seluruh bagian rel; 4. Pemasangan plat sambung dan baut sambung secara lengkap pada sambungan rel.	CLOSED
29	KA 968 Di Km 42+3/4 Petak Jalan St. Blimbing - St. Singosari Malang Jawa Timur Daop VIII Surabaya 4 September 2009 (KNKT-09-09-07-02)	4-Sep-09	Final Report		Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Meningkatkan sosialisasi UU RI Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian mengenai larangan kegiatan masyarakat di sekitar jalur kereta api yang membahayakan perjalanan kereta api khususnya yang berkaitan dengan mengembara hewan di sekitar jalur kereta api.	1. DJKA telah melakukan sosialisasi kepada masyarakat melalui seminar & lokakarya di beberapa daerah, antara lain di Jakarta, Bandung, Yogyakarta & Surabaya, advetorial di media cetak koran & majalah, serta film dokumenter di media elektronik televisi nasional & swasta tentang keselamatan perkeretaapian termasuk larangan yang terdapat di dalam pasal 178 UU No. 23 Tahun 2007; 2. Sehubungan dengan kegiatan masyarakat di jalur kereta api, DJKA telah melakukan pemasangan papan tanda larangan untuk membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul & bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi, atau menempatkan barang pada jalur kereta api yang dapat mengganggu pandangan bebas & membahayakan keselamatan perjalanan kereta api.	CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Merubah konstruksi/design penyangga hewan (cowhanger) sesuai dengan peraturan menteri perhubungan nomor KM 40 tahun 2010 tentang standard spesifikasi teknis lokomotif, pasal 36 butir c yang menyatakan "peralatan penghalau rintangan posisi pemasangan mengikuti sudut kemiringan 20°-40° ke arah depan lokomotif dengan sudut kemiringan dihitung dari sumbu vertikal"; 2. Meningkatkan pembinaan terhadap awak sarana untuk mentaati peraturan yang berlaku khususnya yang berkaitan dengan pembatasan kecepatan; 3. Mengadakan pelatihan dengan peralatan simulasi terhadap masinis kereta api ketika menghadapi kondisi darurat; 4. Pengaturan dinas masinis dan asisten masinis diupayakan tidak melampaui ketentuan peraturan ketenagakerjaan dan peraturan PT. KAI.	NIL	OPEN

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9	9	
30	KA 3516A Di Emplasemen St. Lawang Malang Jawa Timur Daop VIII Surabaya 30 September 2009	30-Sep-09			Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Agar menetapkan kelengkapan rem dinamik/elektrik pada lokomotif diesel elektrik sebagai "no go item".	1. "No go item" merupakan salah satu bentuk rincian komponen yang harus ada dan berfungsi baik untuk pengoperasian kereta api dan dibuktikan saat pemeriksaan sebelum keberangkatan kereta api. Pemeriksaan ini dilakukan oleh tenaga pemeriksa yang memiliki kualifikasi keahlian sebagaimana yang telah diatur dalam Permenhub No KM 92 Tahun 2010 tentang Keahlian Tenaga Pemeriksa Sarana Perkeretaapian. Perlu disampaikan kembali bahwa pelaksanaan pemeriksaan dilakukan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian oleh karena itu penetapannya juga harus dilakukan oleh penyelenggara sendiri dengan mengacu pada peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah. Sistem pengereman dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 40 Tahun 2010 tentang Standar Spesifikasi Teknis Lokomotif, yakni terdiri dari bagian : a. Rangka dasar; b. Badan; c. Kabin Masinis; d. Bogie; e. Peralatan penerus daya; f. Peralatan penggerak (sumber tenaga); g. Peralatan pengereman; h. Peralatan perangkai; i. Peralatan pengendali; j. Peralatan keselamatan; dan k. Peralatan penghalau rintang.	CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Melaksanakan sosialisasi dan pengawasan pengoperasian kereta api barang pada lintas yang terdapat turunan dengan susunan rangkaian yang diantaranya terdapat sistem pengereman gerbong tidak berfungsi/berfungsi hanya sebagai saluran sesuai dengan batasan yang telah ditetapkan pada PD 8. 2. Meningkatkan pembinaan terhadap pegawai operasional mengenai pemeriksaan kelaikan KA sebelum diberangkatkan dan taktis pengereman dinamik/elektrik pada jalan turunan. 3. Mempersingkat siklus perawatan berkala/ PA gerbong di Balai Yasa guna meningkatkan kualitas peralatan pengereman pada gerbong barang. 4. Memasang rambu peringatan "IKAT REM-TURUNAN TAJAM" di lintas dimana masinis harus mulai mengerjakan pengereman. 5. Meningkatkan pengawasan terhadap PPKA dalam mengatur perjalanan KA sesuai dengan RPS.	1. Peningkatan kualitas pengereman di Dipo dan Balai Yasa; 2. Pemeriksaan pengereman dengan lebih teliti di stasiun pemberangkatan dan stasiun pemeriksa; 3. Menyelenggarakan diklap terpadu secara berkesinambungan (Masinis, PPKA, PK/OC, PJJ dan JJR); 4. Membentuk UPT Crew KA yang dilengkapi dengan struktur Asisten Urusan dan Penyeka untuk pembinaan dan pengawasan melekat; 5. Pada saat Peraturan Dinas (PD) 3, 8, 16A, 19 Jilid I dan II ditetapkan kami telah sosialisasi ke bawah dan telah teruji dalam beberapa kali uji petik; 6. Tahun 2013 ini jajaran KA sudah mengadopsi sistem penilaian dan pengawasan berdasarkan Kriteria Untuk Kerja (KUK).	CLOSED
31	KA 80 Mutiara Timur Di Km 210+100/200 Petak Jalan Antara Stasiun Kalisat – Stasiun Kotok, Jawa Timur Daop IX Jember 28 Februari 2010 (KNKT-10-02-01-02)	28-Feb-10	Final Report		Direktorat Jenderal Perkeretaapian		1. Segera melakukan rehabilitasi jalur kereta api wilayah DAOP IX Jember sehingga memenuhi persyaratan laik operasi, terutama: a. Melakukan penggantian bantalan kayu yang telah lapuk dengan bantalan beton; b. Memperkokoh jalan rel dengan ballast yang sesuai; c. Memperlengkapi penambat yang kurang; d. Melakukan penggantian rel (terutama yang masih menggunakan R33). 2. Melakukan audit terhadap jalan KA wilayah DAOP IX terutama petak jalan St. Kalisat – St. Kotok; 3. Melakukan pengujian terhadap kelaikan kereta ukur yang dipergunakan di PT. Kereta Api (Persero).	1. Rehabilitasi dan peningkatan jalur kereta api di Jawa sepanjang 1087,4 Km dan di Sumatera sepanjang 441 Km. Rehabilitasi di pulau Jawa juga meliputi pula perbaikan lintas Bangil – Kalisat – Banyuwangi sepanjang 218,2 Km dengan kegiatan: a) Penggantian rel dari tipe rel R.33 ke rel R.54 / R.42; b) Penggantian bantalan kayu/besi menjadi bantalan beton; c) penambahan ballast dan penggantian penambat; d) Perbaikan tubuh baan pada jalur kereta api. 3. Pengawasan dan monitoring pelanggaran kecepatan kereta api terhadap pembatas kecepatan yang ditentukan di Jawa dan Sumatera. 2. Pengujian dan pengawasan kelaikan operasi sarana dan prasana perkeretaapian di Jawa dan Sumatera;	CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Mengurangi kecepatan KA yang diijinkan di lintas kejadian hingga adanya pemenuhan persyaratan laik operasi KA; 5. Mengkaji ulang penentuan kecepatan operasional KA di lintas DAOP IX Jember;	NIL	OPEN

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
1	2	3	4	5	6	7	8	9	9
							<p>2. Segera melakukan penggantian bantalan yang telah lapuk untuk menjamin keselamatan perjalanan kereta api;</p> <p>3. Perbaiki geometri lengkung sesuai ketentuan yang tertuang pada papan lengkung;</p> <p>4. Meningkatkan pemeriksaan dan pengawasan jalan rel, terutama lengkung dan jembatan;</p>	NIL	OPEN
							<p>6. Tidak mengoperasikan lokomotif jenis CC di lintas terjadinya PLH serta di lokasi lain memiliki kondisi yang sama;</p> <p>7. Mengkaji kembali kelaikan kereta ukur serta mengkalibrasi kereta ukur;</p> <p>8. Memberlakukan radio lokomotif sebagai alat keselamatan.</p>	NIL	OPEN

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9		
32	KA 72 Parahyangan Di Km 111+100/200 Petak Jalan Antara St. Ciganea – St. Sukatani, Jawa Barat Daop II Bandung 25 Maret 2010	25-Mar-10			Direktorat Jenderal Perkeretaapian		<p>1. Melakukan penelitian tentang kondisi tanah dengan mengikutsertakan ahli geologi untuk mengatasi permasalahan amblesan dan longsoran di petak jalan antara St. Ciganea – St. Sukatani;</p> <p>2. Membuat peraturan mengenai pengaturan operasi kereta api sebagai penjabaran PP 72 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan kereta api untuk mengatur operasi KA berkaitan dengan perkembangan penerapan teknologi persinyalan dan jangka pendek mengeluarkan maklumat atau instruksi perihal tata cara pemberian peringatan yang berkaitan dengan berjalan sepur salah yang menggunakan sinyal elektrik yang dilengkapi sinyal darurat dan Sinyal Pindah Jalur Kiri;</p> <p>3. Melakukan audit terhadap seluruh petugas operasional terutama awak KA dan PPKA berkaitan dengan pemahaman terhadap prosedur serta peraturan kerja.</p>	<p>1. Terkait dengan penelitian tentang kondisi tanah di petak jalan antara St. Ciganea - St. Sukatani, akan segera ditindaklanjuti oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian;</p> <p>2. Berkaitan dengan pengoperasian kereta api yang menggunakan jalur kiri sudah diatur dalam pasal 18 PP No. 72 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan KA;</p>	CLOSED
							<p>3. DJKA telah melakukan pemeriksaan Sertifikat dan Surat Tugas terhadap Petugas Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian yang meliputi Petugas Pengatur Perjalanan Kereta Api yang sedang melaksanakan tugas kedinasan pada: a. Tanggal 31 Januari 2011 s/d 2 Februari 2011 di wilayah DAOP 1 Jakarta yaitu di St. Gambir, St. Jakarta Kota, dan St. Senen; b. Tanggal 17 Februari 2011 s/d 20 Februari 2011 di wilayah DAOP 2 Bandung yaitu di St. Besar Bandung dan St. Kiaracondong; c. Tanggal 27 April 2011 s/d 30 April 2011 di wilayah DAOP 6 Yogyakarta yaitu di St. Tugu dan St. Lempuyangan; d. Tanggal 14 Juni 2011 s/d 17 Juni 2011 di wilayah DAOP 5 Purwokerto yaitu di St. Banjar.</p>	CLOSED	
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		<p>1. Meningkatkan pengawasan dengan menambah frekuensi perjalanan penilik jalan di petak jalan St. Sukatani - St. Ciganea, dan saat curah hujan tinggi diadakan pengawasan dengan lori motor untuk meyakinkan kelaikan jalan tersebut sebelum dilewati KA</p> <p>2. Melakukan perbaikan dengan melakukan perkuatan kestabilan jalan rel atau usaha lain jangka pendek untuk mengatasi gerakan tanah/amblesan</p> <p>3. Membuat penanggulangan longsoran/amblesan dengan cara antara lain sebagai berikut: a. memfungsikan drainase di lereng badan jalan (drainase sirip ikan), tubuh jalan maupun di kaki badan jalan (drainase blanket); b. mengurangi massa tanah pada lereng tebing dengan cara pengeprasan; c. memperlancar aliran air dengan membuat drainase, baik drainase permukaan maupun subdrain; d. memfungsikan kembali selokan di samping badan jalan yang sudah ada sehingga tidak memungkinkan air tergenang; dan e. membuat dinding penahan tanah (retaining wall) pada arah tebing untuk menanggulangi kemungkinan longsoran tebing. Pondasi dinding penahan tanah disarankan pada kedalaman di bawah bidang longsor.</p>	<p>6. Telah dilakukan audit keselamatan di Daop/ Divre yang bertujuan untuk membangun rasa kepedulian terhadap keselamatan dan untuk mengetahui tingkat kepatuhan para pegawai di daerah terhadap Regulasi/ Peraturan Dinas dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya. Dari hasil audit keselamatan yang dilaksanakan di Daop/ Divre, telah direkomendasikan kepada seluruh Kadaop/ Kadivre untuk: a. Memetakan daerah rawan bahaya di masing-masing wilayah Daop/ Divre dan menetapkan langkah-langkah tindak lanjut untuk mengawasi dan mengantisipasi keamanan di daerah rawan tersebut; b. Menetapkan program prioritas yang harus segera ditindaklanjuti untuk menjamin keselamatan dan keamanan operasi perjalanan kereta api; c. Menetapkan Program Tanggap Darurat untuk keselamatan perjalanan kereta api khususnya tindakan cepat untuk penanganan daerah rawan longsor dan amblesan.</p>	CLOSED
						<p>4. Memperbaharui RPS Ciganea untuk mengatur pengoperasian sinyal Pindah Jalur Kiri;</p> <p>5. Membuat SOP yang berisi tentang kriteria pemasangan semboyan 2A, 2B dan 2C serta pencabutannya;</p>	<p>4. Melakukan kajian ulang terhadap kesesuaian ketentuan pelayanan yang tertulis dalam Reglemen Pengamanan Setempat untuk semua stasiun;</p> <p>5. Me-review pemasangan taspat terutama di daerah tanjakan, dikaitkan dengan kemampuan daya tarik lokomotif;</p>	CLOSED	
						<p>6. Tidak mengoperasikan lokomotif dengan ujung panjang di muka;</p>	NIL	OPEN	

NO	Investigasi <i>Investigation</i>	Tanggal Kejadian <i>Date of</i>	Sumber <i>Source</i>	Tanggal Dikeluarkan <i>Issued Date</i>	Penerima <i>Receiver</i>	Nomor <i>Number</i>	Rekomendasi Keselamatan <i>Safety Recommendation</i>	Respon <i>Response</i>	Status <i>Status</i>
1	2	3	4	5	6	7	8	9	9
							7. Meningkatkan pelatihan bagi awak KA untuk meningkatkan kompetensinya.	<p>1. Mengoptimalkan peran para Kadaop/ Kadivre di Jawa dan Sumatera beserta jajarannya dalam hal peningkatan pengawasan berjenjang dan berkesinambungan terhadap ketaatan, kepatuhan dan kepedulian para pegawai terhadap Regulasi/ Peraturan Dinas dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya;</p> <p>2. Mengoptimalkan peran para Kadaop/ Kadivre di Jawa dan Sumatera beserta jajarannya dalam hal peningkatan pelatihan dan pembekalan bagi para pegawai agar lebih siap dan mampu melaksanakan tugasnya dengan baik (dilaksanakan Diklat/ Diklap);</p> <p>3. Mengoptimalkan tugas dan peranan para Safety Inspector yang telah ada di Daop/ Divre sebagai partner kerja pada Kadaop/ Kadivre dalam hal identifikasi potensi bahaya yang ada di sekitar lingkungan kerja dan menetapkan serta mengambil langkah-langkah strategis untuk meminimalisir potensi bahaya yang ada;</p>	CLOSED

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9	9	
33	KA BBR 15 (B15) Di Km 48+100/200 - Km 47+950 Emplasemen St. Rengas, Lampung Sub Divre III.2 Tanjung Karang 11 April 2010	11-Apr-10			Direktorat Jenderal Perkeretaapian		1. Menetapkan batas waktu berlakunya Sertifikat Kecakapan sebagai PPKA bagi petugas operasional prasarana KA; 2. Mengatur kewajiban pelatihan kembali (recurrent training) tentang pelaksanaan tugas PPKA; 3. Melaksanakan pengawasan standar kompetensi petugas di lapangan terutama PPKA dan Juru Rumah Sinyal.	1. Ditjen Perkeretaapian telah mengatur tentang standar kompetensi tenaga pengoperasian prasarana perkeretaapian dengan mengeluarkan regulasi berupa Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 21 Tahun 2011 tentang Sertifikat Kecakapan Pengatur Perjalanan Kereta Api dan Pengendali Perjalanan Kereta Api. 2. Terkait dengan penetapan batas berlakunya Sertifikat Kecakapan Pengatur Perjalanan Kereta Api, pemerintah telah menetapkan bahwa untuk masa berlakunya Sertifikat Kecakapan Pengatur Perjalanan Kereta Api yaitu selama 4 (empat) tahun sebagaimana tersebut dalam pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan No 21 Tahun 2011 tentang Sertifikat Kecakapan Pengatur Perjalanan Kereta Api dan Pengendali Perjalanan Kereta Api; 3. Untuk pengaturan kewajiban pelatihan kembali (recurrent training) terhadap tenaga Pengatur Perjalanan Kereta Api, perlu disampaikan bahwa hal tersebut telah diatur dalam pasal 10 huruf g Peraturan Menteri Perhubungan No 21 Tahun 2011 tentang Sertifikat Kecakapan Pengatur Perjalanan Kereta Api dan Pengendali Perjalanan Kereta Api yang menyebutkan bahwa Pemegang Sertifikat Kecakapan Pengatur Perjalanan Kereta Api dan Pengendali Perjalanan Kereta Api. 3. Untuk melakukan pengawasan terhadap standar kompetensi petugas di lapangan, Ditjen Perkeretaapian telah melakukan pemeriksaan Sertifikat dan Surat Tugas terhadap Awak Sarana Perkeretaapian yang meliputi Masinis dan Asisten Masinis, serta Petugas Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian yang meliputi Petugas Pengatur Perjalanan Kereta Api yang sedang melaksanakan tugas kedinasan pada: a. Tgl 31 Januari - 2 Februari 2011 di wilayah Daop 1 Jakarta yaitu St. Gambir, St. Jakarta dan St. Senen; b. Tgl 17 Februari - 20 Februari 2011 di wilayah Daop 2 Bandung yaitu St. Besar Bandung dan St. Kiaracondong; c. Tgl 27 April - 30 April 2011 di wilayah Daop 6 Yogyakarta yaitu St. Tugu dan St. Lempuyangan; d. Tgl 14 Juni - 17 Juni 2011 di wilayah Daop 5 Purwokerto yaitu St. Banjar; e. Tgl 27 - 28 Juni 2011 di wilayah Divre III Palembang yaitu St. Kertapati.	CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Melaksanakan indoktrinasi pelaksanaan pekerjaan yang sesuai dengan prosedur kepada seluruh pegawai operasional terutama PPKA dan Juru Rumah Sinyal untuk meningkatkan keselamatan perjalanan KA; 2. Melaksanakan pelatihan internal secara terencana dan berkesinambungan untuk meningkatkan kompetensi pelaksanaan pekerjaan bagi seluruh pegawai operasional terutama PPKA dan Juru Rumah Sinyal; 3. Meningkatkan pengawasan pelaksanaan pekerjaan PPKA dan Juru Rumah Sinyal di St. Rengas untuk meningkatkan keselamatan perjalanan KA.	NIL	OPEN
34	KA 620A KRL Ekonomi Di Km 9+500/600, Emplasemen Stasiun Manggarai, Jakarta Pusat, Daop I Jakarta 6 Mei 2010 (KNKT-10-05-04-02)	6-May-10	Final Report		PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Melakukan pemeriksaan secara menyeluruh terhadap bogie sesuai dengan PP 56 tahun 2009 pasal 224 ayat 2; 2. Melakukan penggantian sparepart gantungan gearbox sesuai dengan petunjuk pabrik (manual instructions); 3. KRL yang usianya lebih dari 25 tahun agar perawatan berkala disesuaikan secara proporsional berdasarkan usia.	Optimalisasi dan peningkatan pemeriksaan pada pemeliharaan KRL P1, P2, P3, P6, P12 dan PA terutama pada pemeriksaan mur-baut dan split pen serta penggantian gantungan gearbox sesuai dengan spesifikasi teknik yang dipersyaratkan.	CLOSED

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9		
35	KA 158 Logawa Di Km 133+100/500 Petak Jalan Antara Saradan - Wilangan, Jawa Timur, Daop VII Madiun 29 Juni 2010	29-Jun-10			Direktorat Jenderal Perkeretaapian		1. Memberikan sertifikasi kompetensi kepada masinis secara selektif; 2. Memprioritaskan penanganan jalan rel yang labil.	1. Sertifikasi kecakapan masinis Sesuai UU No. 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian, disebutkan bahwa pengoperasian sarana perkeretaapian wajib dilakukan oleh awak yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi kecakapan yang dibuktikan dengan sertifikat kecakapan awak sarana perkeretaapian dilakukan dengan berdasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 23 Tahun 2011 tentang Sertifikat Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian. Direktorat Jenderal Perkeretaapian secara bertahap telah melakukan usaha-usaha peningkatan kompetensi SDM perkeretaapian antara lain sertifikasi kecakapan awak sarana perkeretaapian yakni kepada 3.027 masinis dan 1.333 asisten masinis. Database SDM perkeretaapian di Direktorat Keselamatan Perkeretaapian, DJKA, menunjukkan bahwa Masinis KA 158 Logawa telah dinyatakan memiliki kompetensi untuk mengoperasikan sarana KA. Menambahkan hal-hal yang berkaitan dengan kompetensi SDM perkeretaapian, Permenhub No. PM 23 Tahun 2011 pasal 3 ayat 2 mensyaratkan setiap awak sarana perkeretaapian harus memiliki standar kompetensi dan cakap untuk mengoperasikan sarana perkeretaapian yang antara lain adalah: g. Mengetahui, memahami dan menguasai dan membaca Grafik Perjalanan Kereta Api, Maklumat Kereta Api, Telegram Maklumat dan daftar waktu serta perubahannya; h. Mengetahui, memahami dan menguasai wilayah	CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Melakukan pembinaan khususnya awak KA guna mencegah pelanggaran kecepatan; 2. Meningkatkan pengawasan dan perawatan terhadap lintas yang rawan kecelakaan; 3. Membuat Standart Operation Procedure (SOP) dalam kondisi darurat terkait dengan PLH berupa alur dan prioritas kegiatan yang harus dilakukan oleh pegawai agar penanganan rintang jalan bisa dilakukan secara cepat sehingga perjalanan KA dapat segera normal kembali.	NIL	OPEN
									OPEN
									OPEN
36	KA 3 Argo Bromo Anggrek di Km 0+568 Emplasemen St Manggarai, DKI Jakarta, Daop I Jakarta 30 Juli 2010 (KNKT-10-07-06-02)	30-Jul-10	Final Report		PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Meningkatkan pemeriksaan sistem udara dan komponen-komponennya pada kereta yang menggunakan sistem air spring; 2. Pada pemeriksaan dan perawatan berkala kereta di Depo kereta agar memperhatikan standar selisih diameter roda dalam satu gandar, standar selisih diameter roda dalam satu bogie dan standar selisih diameter roda antar bogie; 3. Meningkatkan ketelitian pemeriksaan jalan kereta api secara berkala 3 bulanan pada lengkung dengan jari – jari 300.	1. Tidak menjalankan KA dengan bogie K-9 bolsterless (sistem suspensi air spring) pada lintas dengan lengkung radius kurang dari 500 m, sampai dengan adanya perbaikan sistem air spring pada bogie tersebut; 2. Peningkatan pengawasan pada kegiatan pemeliharaan kereta terutama pada sistem suspensi dan rangka bawah; 3. Melakukan konsinyering teknis terkait dengan bogie K-9 bolsterless untuk re-engineering dengan pihak pembuat/ manufaktur.	CLOSED
								NIL	OPEN

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9	9	
37	KA 174 Kutojaya Selatan di Km 195+600/700 Petak Jalan Antara St. Nagrek – St. Lebakjero, Jawa Barat, Daop II Bandung 4 Agustus 2010	4-Agt-10			Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Mengadakan pengujian jalan rel di petak jalan antara St. Nagreg - St. Lebakjero secara berkala.	Pelaksanaan uji berkala di petak jalan antara Stasiun Nagreg – St. Lebakjero merupakan kewenangan Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagaimana diamanatkan dalam UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan merupakan salah satu realisasi fungsi pembinaan perkeretaapian yang dilakukan Direktorat Jenderal Perkeretaapian selaku regulator di bidang perkeretaapian. Direktorat Jenderal Perkeretaapian melalui direktorat teknisnya telah memprogramkan secara berkala pelaksanaan pengujian prasarana dan sarana serta personil perkeretaapian.	CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Melakukan manajemen perawatan jalan rel sehingga pemenuhan kebutuhan jalan rel yang tidak laik dapat dilaksanakan untuk menjamin keselamatan perjalanan KA. 2. Mengganti komponen jalan rel yang sudah tidak laik.	NIL	OPEN
							3. Melakukan pembinaan kepada petugas operasional terutama masinis untuk mematuhi batas kecepatan maksimum yang diijinkan.	NIL	OPEN

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9		
38	KA 144 Gayabaru Malam Selatan dan KA 34 Bima di Km 110+750 Emplasemen St. Purwosari, Jawa Tengah, Daop VI Yogyakarta 2 Oktober 2010 (KNKT-10-10-08-02-A)	2-Oct-10	Final Report		Direktorat Jenderal Perkeretaapian		<p>1. Memasang sistem persinyalan elektrik lintas Yogyakarta – Solo agar keberadaan sarana akan terdeteksi oleh track circuit.</p> <p>2. Membuat peraturan mengenai kompetensi pegawai operasional kereta api sebagai pembantu PPKA.</p>	<p>1. Elektrifikasi sistem persinyalan mekanik di pulau Jawa dilakukan secara bertahap sesuai dengan anggaran Pemerintah di sektor perkeretaapian. Perencanaan elektrifikasi telah tertuang dalam Rencana Induk Perkeretaapian Nasional yaitu "Peningkatan kapasitas jaringan kereta api melalui pembangunan jalur ganda dan elektrifikasi meliputi lintas: Duri – Tangerang, Serpong – Maja – Rangkasbitung – Merak, Manggarai – Jatinegara – Bekasi – Cikarang, Padalarang – Bandung – Cicalengka. Elektrifikasi lintas Kutoarjo – Yogyakarta – Solo". Mengacu pada rencana tersebut, rencana elektrifikasi persinyalan lintas Yogyakarta – Solo diprogramkan pada Tahun Anggaran 2014.</p> <p>2. Pengoperasian prasarana perkeretaapian baik persinyalan mekanik maupun elektrik seharusnya tidak menjadi kendala dalam pengoperasian kereta api. Hal ini dikarenakan pengoperasian persinyalan mekanik atau elektrik, masing-masing telah ada standar pengoperasian yang diterbitkan oleh penyelenggara prasarana perkeretaapian dimana materinya mengacu pada (produsen/manufaktur). Pengetahuan, pemahaman dan penguasaan terhadap materi pengoperasian prasarana perkeretaapian (dalam hal ini system persinyalan) telah disampaikan dalam pelatihan, yang diselenggarakan penyelenggara prasarana. Kurangnya penyegaran terhadap materi pengoperasian prasarana serta kurangnya pemahaman terhadap peraturan dan prosedur merupakan salah satu faktor penting yang menjadi kendala dalam melaksanakan tugas. 3. Pemenuhan kualifikasi dan kecakapan mutlak diperlukan, baik itu sistem persinyalan mekanik maupun elektrik. Apabila prasarana perkeretaapian masih menggunakan sistem persinyalan mekanik sebagaimana yang digunakan di Stasiun Purwosari, maka petugas pengoperasian prasarana perkeretaapian termasuk pengatur perjalanan kereta api juga harus memenuhi persyaratan kompetensi sebagai petugas. Dalam melakukan tugas, setiap personil harus mengetahui, memahami dan menguasai standar operating prosedur pengoperasian prasarana perkeretaapian yang akan dioperasikan. Hal ini diatur dalam UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Permenhub</p>	CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		<p>1. Melakukan pelatihan ulang/ penyegaran kepada petugas operasional tentang regulasi pelayanan operasi KA secara berkesinambungan.</p> <p>2. Meningkatkan pengawasan dan pemantauan pelaksanaan tugas pegawai operasional di lintas, agar tidak ada penugasan kepada pegawai yang belum memahami bidang tugasnya dan juga yang belum memiliki tanda kecakapan.</p>	<p>2. Melakukan pelatihan/ penyegaran kepada petugas operasional tentang regulasi pelayanan operasi KA secara berkesinambungan.</p> <p>3. Meningkatkan pengawasan dan pemantauan pelaksanaan tugas pegawai operasional di lintas, agar tidak ada penugasan kepada pegawai yang belum memahami bidang tugasnya dan juga belum memiliki tanda kecakapan.</p>	CLOSED
							<p>3. Reglemen Sementara Pengamanan Emplasemen harus diberikan batas waktu untuk ditetapkan sebagai Reglemen Pengamanan Setempat.</p> <p>4. Menerbitkan peraturan dinas tentang tata cara, tanggung jawab dan wewenang pembuatan peraturan dinas pengamanan setempat.</p> <p>5. Menerbitkan peraturan persyaratan No Go Item untuk sarana selain lokomotif.</p>	NIL	OPEN
							6. Di kereta api harus tersedia cadangan Semboyan 21 siang dan malam.	4. Di kereta api harus tersedia cadangan semboyan 21 siang dan malam.	CLOSED
							-	1. Semboyan nomor 18 Petunjuk Batas Ruang Bebas di Emplasemen St. Purwosari sudah ditinggikan sehingga terlihat jelas oleh PPKA.	CLOSED

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9	9	
39	KA 116 Senja Utama Semarang dan KA 4 Argobromo Anggrek Di Km 113+400/300 Emplasemen St. Petarukan, Pemalang, Jawa Tengah, Daop IV Semarang 20 Oktober 2010	20-Oct-10			Direktorat Jenderal Perkeretaapian		<p>1. Dalam pembuatan Gapeka dengan mempertimbangkan kemampuan sarana, prasarana dan sumber daya manusia yang ada sehingga perjalanan KA mendekati jadwal yang berakibat pemindahan persilangan dapat diminimalkan;</p> <p>2. Melakukan pengujian terhadap kelaikan kereta terutama ketahanan struktur kereta-kereta yang sudah tua;</p> <p>3. Mengkaji penggunaan dan peraturan tentang penerapan Automatic Train Control, Automatic Train Protection atau Anti Collision Device untuk meningkatkan keselamatan perjalanan kereta api.</p>	<p>1. Perjalanan kereta api di peralihan dari jalur ganda yang belum selesai pembangunannya, ke jalur tunggal di Stasiun Larangan dan Stasiun Petarukan lintas Tegal – Pekalongan, dan Stasiun Petarukan di lintas Prupuk – Purwokerto untuk semua kereta api wajib berhenti dan tidak dilakukan persilangan di stasiun-stasiun tersebut;</p> <p>NIL</p> <p>NIL</p>	<p>CLOSED</p> <p>OPEN</p> <p>OPEN</p>
								<p>2. Mengkaji kembali kemungkinan perbaikan jam kerja para petugas operasional (masinis/asisten masinis dan PPKA);</p> <p>3. Terus melakukan pembinaan bagi seluruh petugas operasional untuk meningkatkan kedisiplinan dan ketaatan terhadap ketentuan mengenai pengoperasian kereta api.</p>	CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		<p>1. Mencatat tentang pembatasan kecepatan dalam Laporan Perjalanan Kereta Api (LAPKA) dan Laporan Harian Masinis (LHM);</p> <p>2. Mengatur jam dinas masinis dan asisten masinis serta petugas operasional (PK dan PPKA) dengan mempertimbangkan waktu istirahat yang memadai dengan cara melakukan penelitian tentang kaitan penurunan performa kerja masinis pada jam-jam malam terutama yang normalnya saat manusia tidur;</p> <p>3. Mewajibkan PK untuk memberitahukan posisi KA lawan persilangan kepada masinis di wilayahnya;</p> <p>4. Membuat dan menerapkan Cabin Resources Management (CRM), sehingga antara masinis dan asisten masinis memahami tugasnya masing-masing;</p> <p>5. Tempat tinggal masinis sedekat mungkin dari tempat serah terima lokomotif;</p> <p>8. Melakukan pembinaan dan pengawasan disiplin operasional petugas dan awak KA sesuai dengan peraturan yang berlaku;</p> <p>9. Membuat pelatihan untuk awak KA dalam menghadapi situasi darurat;</p> <p>10. Melakukan pemantauan dan pemeriksaan kesehatan masinis dan asisten masinis yang menjalankan KA di atas jam 20.00 oleh petugas kesehatan;</p>	NIL	<p>OPEN</p> <p>CLOSED</p>
							<p>6. Segera memfungsikan data logger di semua stasiun untuk perekaman kondisi persinyalan termasuk gangguan persinyalan di stasiun;</p>	<p>1. Sebagai upaya pencegahan peristiwa Petarukan tidak terulang di lokasi lain, disampaikan bahwa pada tanggal 21 Oktober 2010, Direktur Utama PT. Kereta Api (Persero) dalam suratnya nomor JB.103/X/1/KA-2010 perihal pembangunan spoor sayap pada beberapa stasiun kereta api. Inti dari surat tersebut adalah tentang perlunya pengmanan sepur sayap beberapa stasiun dengan skala prioritas dan tinjauan kelancaran operasional maupun keselamatan kereta api.</p>	CLOSED
							<p>7. Bekerja sama dengan penyelenggara prasarana untuk menerapkan sistem Automatic Train Control, Automatic Train Protection atau Anti Collision Device sehingga meningkatkan keselamatan pengoperasian kereta api;</p>	NIL	OPEN
							<p>11. Melakukan pemeriksaan terhadap kelaikan kereta-kereta yang sudah tua (retrovit) terutama ketahanan strukturnya.</p>	NIL	OPEN
40	KA 60 Cirebon Ekspres Di Km 170 Emplasemen St. Telagasari, Jawa Barat, Daop III Cirebon 9 November 2010 (KNKT-10-11-10-02)	9-Nov-10	Final Report		Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Meningkatkan pengawasan terhadap kelaikan sarana yang dioperasikan sebagaimana yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 15 Tahun 2011.	<p>1. Telah dikeluarkan regulasi yang mengatur tentang kompetensi dan sertifikasi Tenaga Inspektur Perkeretaapian melalui Peraturan Menteri Nomor 22 Tahun 2011 tentang Sertifikat Inspektur Perkeretaapian;</p> <p>2. Direktorat Jenderal Perkeretaapian telah melantik dan memiliki Tenaga Inspektur Perkeretaapian yang meliputi 17 (tujuh belas) Tenaga Inspektur Perkeretaapian dan 31 (tiga puluh satu) Tenaga Inspektur Prasarana Perkeretaapian yang telah mengikuti pelatihan dan sertifikasi yang bertugas untuk mengetahui Kelaikan Operasional Prasarana dan Sarana Perkeretaapian.</p>	CLOSED

NO	Investigasi <i>Investigation</i>	Tanggal Kejadian <i>Date of</i>	Sumber <i>Source</i>	Tanggal Dikeluarkan <i>Issued Date</i>	Penerima <i>Receiver</i>	Nomor <i>Number</i>	Rekomendasi Keselamatan <i>Safety Recommendation</i>	Respon <i>Response</i>	Status
1	2	3	4	5	6	7	8	9	9
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Melakukan pemeriksaan yang lebih intensif terhadap kelaikan as roda; 2. Melakukan pemeriksaan yang lebih intensif terhadap keping roda yang satu produk dengan roda yang keropos pada PLH ini; 3. Melakukan bimbingan teknis operasional kepada masinis secara berkala dan berkesinambungan.	1. Melakukan pemeriksaan yang lebih intensif terhadap kelayakan as roda di Balai Yasa dengan pelaksanaan "press roda" tidak menggunakan di batas bawah; 2. Pemeriksaan as roda dengan menggunakan peralatan yang akurat dan memadai. NIL	CLOSED OPEN

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9	9	
41	KA 174 Kutojaya Dan KA 103 Mutiara Selatan Di Km 321+741 Emplasemen St. Langen, Banjar, Jawa Tengah, Daop V Purwokerto 28 Januari 2011 (KNKT-11-01-01-02)	28-Jan-11	Final Report		Direktorat Jenderal Perkeretaapian		2. Menentukan batas usia teknis sarana khususnya kereta.	2. Pengoperasian sarana perkeretaapian harus melalui proses pengujian kelaikan untuk menjamin keselamatan perjalanan KA. K3 93528R adalah kereta eks KB3 54208 buatan tahun 1954 yang direkondisi pada tahun 1993 dan tercatat mulai dioperasikan pada tanggal 23 Oktober 1993. Pengujian pertama oleh Ditjen Perkeretaapian telah dilakukan pada tanggal 28 Desember 2009 setelah melalui serangkaian pemeriksaan dokumen sarana KA. Hingga saat ini belum ada pengaturan untuk pembatasan umur sarana KA. Meskipun demikian perlu dipahami bahwa kondisi sarana KA adalah bergantung pula dengan perawatan sehingga kereta tersebut tetap laik serta siap operasi.	CLOSED
							1. Menerapkan penggunaan alat pengaman yang memastikan keselamatan perjalanan KA Automatic Train Stop - Automatic Train Protection;-	1. Uji coba penerapan peralatan ATP telah dilakukan di St. Tarik - St. Sidoarjo pada tanggal 9 Februari 2012 yang akan dilanjutkan dengan pilot project penerapan Teknologi ATP di jalur lintas selatan Jawa. Sebagai tahap awal, saat ini sedang diimplementasikan prototipe teknologi ATP di jalur Solo - Yogyakarta -Kutoarjo pada 14 stasiun dan 2 rangkaian KA Prameks, 2 rangkaian KA Madiun Jaya, serta 2 kereta inspeksi.	CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Meningkatkan pembinaan disiplin dan pengawasan mengenai Tugas pokok dan fungsi (Tupoksi) petugas operasional; 2. Sosialisasi Sipoka kepada PK dan masinis khususnya mengenai pemberitahuan tentang persilangan dengan kereta api;	1. Mengirim dan mensosialisasikan kepada Kadaop/ Kadivire/ Kasub Divre Jawa dan Sumatera Utara tentang Buku Review PL/ PLH tahun 2011 serta Pencegahan Gangguan Keamanan dan Ketertiban 2012, sesuai surat Direktur Keselamatan dan Keamanan Nomor UM. 101/ II / 4 / KA – 2012 tanggal 10 Februari 2012. Untuk pemantauan dan pengawasan surat Direktur Keselamatan dan Keamanan di atas, telah diterbitkan beberapa surat sbb: a. Surat Direktur Keselamatan dan Keamanan nomor KP. 507/ III / 3 / KA – 2012 tanggal 26 Maret 2012 perihal Upaya Pencegahan Kecelakaan; b. Surat Direktur Keselamatan dan Keamanan nomor KP. 507/ X / I / KA – 2012 tanggal 3 Oktober 2012 perihal Permintaan Laporan Tindak Lanjut Upaya Pencegahan Kecelakaan Kerja; c. Surat Direktur Keselamatan dan Keamanan nomor LL. 612/ X / 3 / KA – 2012 tanggal 17 Oktober 2012 perihal tindak lanjut Review PL/PLH 2001 dan pencegahan PL/ PLH 2012. 2. Meningkatkan dan mengefektifkan Pembinaan, Pengawasan dan Pengendalian Operasional Perjalanan KA untuk semua Kadaop/ Kadivire/ Kasub Divre Jawa dan Sumatera, sesuai surat Direktur Keselamatan dan Keamanan nomor KP. 003/ II / 43 / KA – 2012 tanggal 23 Februari 2012 perihal Tugas Pembinaan dan Pengawasan Operasional Perka. 3. Penetapan Standar Operasi Prosedur Alur Dinas	CLOSED

NO	Investigasi <i>Investigation</i>	Tanggal Kejadian <i>Date of</i>	Sumber <i>Source</i>	Tanggal Dikeluarkan <i>Issued Date</i>	Penerima <i>Receiver</i>	Nomor <i>Number</i>	Rekomendasi Keselamatan <i>Safety Recommendation</i>	Respon <i>Response</i>	Status <i>Status</i>
1	2	3	4	5	6	7	8	9	9
								<p>4. Pengaturan jam dinas Masinis dan Asisten Masinis paling lama 4,5 jam sekali perjalanan, hal ini sebagai upaya pencegahan tingkat kelelahan pegawai saat menjalankan dinas.</p> <p>5. Pelaksanaan Audit Keselamatan yang dilaksanakan di Daop/ Divre pada bulan Juli 2012, untuk mengukur tingkat kepatuhan para Kadaop/ Kadivre beserta jajarannya dalam melaksanakan semua surat/ instruksi Direksi yang terkait dengan upaya tindak lanjut dan upaya pencegahan kecelakaan.</p> <p>7. Sosialisasi dan implementasi Integrated Safety Security Management System (ISSMS) dan Identifikasi Hazard yang telah dilaksanakan di Solobalapan tanggal 30 Oktober sampai dengan 8 November 2012 untuk semua untuk semua KUPT Solobalapan (KS/ JMI/ Kares/ Kdt/ Kdk). Kegiatan ini dilaksanakan sebagai upaya pembelajaran kepada para KUPT tentang pentingnya identifikasi hazard yang ada di wilayah kerja serta mampu menetapkan tindak lanjut guna menurunkan dan mengelola hazard agar tidak berkembang bahkan menghilangkan hazard tersebut.</p> <p>Kegiatan ini akan dilaksanakan di semua Daop/ Divre secara berkesinambungan dengan tujuan agar semua pegawai mampu mengidentifikasi dan mengelola hazard yang ada di sekitar wilayah kerja masing – masing.</p>	
							<p>3. Meningkatkan kualitas alat komunikasi antara PK dan masinis serta perbaikan alat perekam pembicaraan;</p> <p>4. Memfungsikan kembali pengereman otomatis sehingga saat pengereman rangkaian rem lok juga berfungsi;</p> <p>5. Memastikan bahwa lampu indikator yang ada di kabin masinis yaitu manometer dan loadmeter berfungsi/menyalah;</p> <p>6. Kereta - kereta yang sudah tua untuk dikaji dan apabila tidak layak untuk tidak didinaskan.</p>	<p>6. Rekayasa dan penelitian mengenai peralatan pencegahan masinis melanggar sinyal dimana PT. Kereta Api Indonesia (Persero) saat ini sudah mendapatkan hak patennya.</p>	
							-	-	

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9		
42	KA SCT 2 (Gerbong Isi) dan KA BBR 36 (Gerbong Kosong) Di Km 336+975 Petak Jalan Antara St. Niru – St. Penimur, Desa Air Limau, Kec. Rambang Dangku, Kab. Muara Enim, Sub Divre III. 1 Kertapati 19 Februari 2012 (KNKT-12-02-01-02)	19-Feb-12	Final Report		Direktorat Jenderal Perkeretaapian		1. Mempercepat pembangunan jalur ganda di Sumatera Selatan karena frekuensi perjalanan kereta api sudah melebihi kapasitas lintas; 2. Mempercepat pemasangan persinyalan elektrik dan Automatic Train Stop/Automatic Train Protection di jalur KA Sumatera Selatan.	NIL	OPEN
							-	e. Secara bertahap prasarana dan sarana KA agar dilengkapi Automatic Train Protection (ATP) untuk dapat lebih mencegah terjadinya kecelakaan yang disebabkan pelanggaran sinyal oleh masinis. Dalam waktu dekat akan dikeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar dan Teknis ATP.	CLOSED
							-	d. Perlu dilakukan Audit Keselamatan secara menyeluruh di Divre III.1 Kertapati oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian untuk mengetahui tingkat pemenuhan akan prosedur (compliance) keselamatan di tiap lini.	CLOSED
							-	a. Direksi PT KAI (Persero) diminta untuk melakukan peningkatan pembinaan dan pengawasan terhadap awak sarana perkeretaapian dan petugas pengoperasian prasarana perkeretaapian terhadap pemenuhan peraturan dan prosedur saat melakukan kedinasan. b. Direksi PT KAI (Persero) diperintahkan untuk mengevaluasi jam kerja masinis dan asisten masinis dengan mempertimbangkan waktu tunggu KA. c. Direksi PT KAI (Persero) diperintahkan untuk menyiapkan fasilitas istirahat yang layak bagi petugas di lapangan.	CLOSED
							-		
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Menerapkan disiplin operasional awak prasarana dan sarana sesuai dengan peraturan dan standar operasional; 2. Mengatur jam dinas masinis dan asisten masinis dengan mempertimbangkan waktu tunggu KA; 3. Mengatur jam dinas PPKA dan Juru Rumah Sinyal sesuai dengan Ikhtisar Jam Kerja; 6. Meningkatkan profesionalisme Masinis dan Asisten Masinis sehubungan dengan SK. Direksi PT. KAI No.: KEP.U/OT.003/II/4/KA-2011, tanggal 30 Nopember 2011 tentang Pengalihan Tugas Kondaktur kepada Masinis dan Asisten Masinis.	1. Penerapan disiplin operasional awak KA dan pemahaman tata cara pelayanan KA dan administrasi perjalanan KA dengan peningkatan pengawasan mulai tingkat KUPT, Junior Manager dan Manager Operasional; 2. Pengaturan jam dinas masinis dan asisten masinis dengan mempertimbangkan tingkat kelelahan dan standar jam kerja; 3. Pembinaan yang berkesinambungan mengenai tata cara komunikasi antara PK dengan PPKA dan PPKA dengan masinis sesuai dengan regulasi yang berlaku di Divre III Sumsel;	CLOSED
							4. Menerapkan tata cara komunikasi antara PK, PPKA dan Masinis dengan menggunakan bahasa baku seperti yang dipersyaratkan dalam Inopsus Instruksi KESS Nomor 2/1993 tanggal 28 Januari 1993; 5. Dengan penghapusan Kondaktur pada KA barang, agar dibuatkan peraturan pengoperasian KA sehingga dapat dijelaskan pelaksana pengganti tugas kondaktur saat pemberangkatan KA dari stasiun. 7. Membuat Prosedur Tetap atau Standard Operation Procedure (SOP) mengenai Pengalihan Tugas Kondaktur kepada Masinis dan Asisten Masinis dilengkapi dengan pujian dan sanksi (reward and punishment).	NIL	OPEN
							8. Penempatan tanda berhenti lokomotif sesuai panjang rangkaian agar semboyan 21 masih terlihat dari ruang PPKA.	4. Peningkatan pengawasan pada pemeliharaan peralatan sintelis.	OPEN

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9	9	
43	KA KRL 435 Di Emplasemen St. Cilebut Km 47+644 Petak Jalan St. Bogor – St. Cilebut, Bogor, Jawa Barat, Daop I Jakarta 4 Oktober 2012 (KNKT-12-10-02-02)	4-Oct-12	Final Report		Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Mengadakan pengujian berkala terhadap kelaikan rel.	Direktorat Jenderal Perkeretaapian selaku regulator di bidang perkeretaapian berkewajiban untuk melakukan pembinaan di bidang perkeretaapian yang meliputi pengaturan, pengendalian dan pengawasan dengan tujuan utama untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat, tertib dan teratur serta efisien. Untuk tercapainya hal tersebut, baik itu prasarana perkeretaapian maupun sarana perkeretaapian serta personilnya wajib untuk dilakukan pengujian dan pemeriksaan sehingga kelaikannya dapat terjamin sehingga memenuhi persyaratan teknis maupun persyaratan operasional. Pengujian tersebut mencakup pengujian pertama dan pengujian berkala. Khusus untuk prasarana perkeretaapian, uji berkala wajib dilakukan terhadap setiap jalur dan bangunan KA yang telah dioperasikan dengan melakukan uji fungsi jalur dan bangunan KA. Pelaksanaan uji berkala di emplasemen Stasiun Cilebut merupakan kewenangan Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagaimana diamanatkan dalam UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.	CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Melakukan pemeriksaan dan perawatan terhadap kelaikan jalan KA sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM. 28 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Jalur Kereta Api. 2. Memeriksa kualitas sambungan las pada rel secara berkala dengan menggunakan ultrasonic flaw detector serta melaksanakan analisis dan menindaklanjuti temuan yang muncul dari analisis tersebut. 4. Untuk membuat lubang dan memotong rel sangat disarankan tidak menggunakan brander karena akan menghasilkan sisi potong yang sangat kasar yang akan menaikkan tegangan pada rel. 5. Apabila terjadi rel patah pada penyambungan rel, penyambungannya harus sesuai dengan standar yang ditetapkan dalam Peraturan Dinas (PD) Nomor 10. 6. Memenuhi kebutuhan peralatan kerja dan suku cadang yang diperlukan, antara lain pengadaan ultrasonic flaw detector, mesin bor dan mesin potong.	NIL	OPEN
							3. Meningkatkan kemampuan tenaga perawatan prasarana sehingga mampu menjalankan tugas sesuai dengan job description yang ditetapkan.	NIL	OPEN

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9	9	
44	KA 213 Prameks Di Km 153+724 Petak Jalan St. Brambanan – St. Maguwo, Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta, Daop VI Yogyakarta 23 Oktober 2012 (KNKT-12-10-03-02)	23-Oct-12	Final Report		Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Melakukan audit keselamatan sarana perkeretaapian.	<p>a. Terkait dengan rekomendasi untuk melakukan audit keselamatan sarana perkeretaapian.</p> <p>Pelaksanaan audit keselamatan di bidang perkeretaapian merupakan salah satu fungsi pembinaan perkeretaapian yang dilakukan Direktorat Jenderal Perkeretaapian selaku regulator di bidang perkeretaapian. Direktorat Keselamatan Perkeretaapian telah memprogramkan pada Tahun Anggaran 2013 pelaksanaan audit keselamatan perkeretaapian yang dapat dipergunakan untuk penyusunan program peningkatan keselamatan perkeretaapian melalui evaluasi hasil audit keselamatan yang dilakukan tersebut.</p> <p>Audit keselamatan sarana perkeretaapian yang akan dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian di tahun 2013 ini meliputi enam hal utama yakni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Sumber daya manusia mencakup kompetensi, pelatihan, pengaturan jam dinas dan kecukupan jumlah SDM; 2) Fasilitas dan peralatan kerja mencakup kapasitas, lay out, peralatan, kualitas mutu dan jumlah peralatan; 3) Dokumen mutu mencakup SOP, instruksi kerja dan check sheet; 4) Program perawatan dan pemeriksaan; 5) Sistem pengawasan; dan 6) Manajemen perawatan. <p>Khusus untuk wilayah Daop 6 Yogyakarta akan dilaksanakan di Balai Yasa Yogyakarta serta Dipo Solo b. Tindak lanjut Direktorat Jenderal Perkeretaapian.</p> <p>Pada tanggal 25 Oktober 2012, Direktorat Jenderal Perkeretaapian telah mengirimkan laporan hasil investigasi tim Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan berdasarkan temuan serta analisis yang dilakukan telah disusun rekomendasi keselamatan sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Kepada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) diminta untuk meningkatkan kehandalan sarana perkeretaapian yang dioperasikan dengan melakukan perawatan berkala 4 tahunan (PA) dan tahunan di samping perawatan-perawatan berkala lainnya. 2) Kepada Ditjen Perkeretaapian/ Direktorat Sarana Perkeretaapian perlu melakukan pengujian berkala terhadap sarana perkeretaapian yang dioperasikan untuk mendapatkan sertifikat uji berkala. <p>Pengujian sarana perkeretaapian dimaksudkan agar sarana yang dioperasikan memenuhi kelaikan operasi. Pengujian tersebut dilakukan dengan cara membandingkan kesesuaian kondisi dan fungsi dengan persyaratan teknis dan spesifikasi teknisnya, namun perlu ditekankan kembali bahwa pemenuhan kelaikan operasi sarana perkeretaapian tidak hanya meliputi pengujian melainkan juga dengan pemeriksaan dan perawatan sarana perkeretaapian yang dilakukan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian sendiri. Pemeriksaan dilakukan sesuai dengan jadwal yang ditetapkan sehingga dapat diketahui kondisi dan fungsi sarana perkeretaapian.</p> <p>Rangkaian proses ini dilakukan untuk mengetahui bahwa perawatan sarana perkeretaapian telah dilakukan sesuai dengan prosedur dan jadwal yang dipersyaratkan manufaktur sehingga sarana perkeretaapian tetap laik operasi.</p>	CLOSED

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9	9	
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		<p>1. Meningkatkan audit internal keselamatan sarana perkeretaapian.</p> <p>2. Modifikasi komponen sarana yang dilakukan oleh daerah/ Dipo harus sejjin dan disetujui oleh Kantor Pusat.</p> <p>3. Melaksanakan perawatan akhir (PA) KRDE sesuai dengan jadwal.</p>	<p>1. Daop VI Yogyakarta</p> <p>a. Pemeriksaan harian yang dilakukan oleh Quality Control (QC) Dipo Lokomotif Solo terhadap bagian rangka bawah yang berhubungan dengan pengereman (dudukan silinder rem, sepatu rem, block rem).</p> <p>b. Melaksanakan PA Bogie sesuai batas waktunya.</p> <p>c. Pembinaan dan peningkatan pengetahuan kepada Masinis sehingga masinis mampu dan menguasai dengan benar pengoperasian KRDE.</p> <p>d. Merencanakan perpanjangan sepur kolong untuk memudahkan pemeliharaan KRDE di Dipo Lokomotif Solo.</p> <p>2. Direktorat Pengelolaan Sarana</p> <p>a. Memantau agar semua KRDE dapat dilakukan PA sesuai dengan jadwal yang seharusnya.</p> <p>b. Memfasilitasi standard dan check sheet pemeliharaan termasuk fasilitas pemeliharaan sarana (sepur kolong dan penerangan).</p> <p>c. Akan melengkapi semua KRDE, KRDI, KR, KRL dengan alat pemantau kecepatan, sehingga dapat dilakukan pengendalian operasi kereta api dengan baik.</p> <p>d. Mengirimkan semua KRDE yang terlambat PA ke Balai Yasa untuk dilakukan pemeliharaan guna menjamin keselamatan perjalanan kereta api.</p>	CLOSED
45	Lokomotif CC 2039816 dari Dipo Lokomotif Semarang Poncol, Semarang, Jawa Tengah, Daop IV Semarang (KNKT.13.04.01.02)	28-Apr-13	Final Report		Direktorat Jenderal Perkeretaapian		<p>1. Dalam memodifikasi interlocking NX St. Semarang Tawang supaya memasukkan program interlocking bahwa wesel 43 sebagai wesel otomatis yang kedudukan normalnya mengarah ke jalur lurus di belakang wesel 43 dan terkancing.</p> <p>2. Memperbaiki jalur badug di belakang Wesel 43, sehingga dapat berfungsi sebagai jalur tangkap apabila terjadi larian lokomotif dari arah Dipo sesuai dengan prosedur pengamanan emplasemen yang berlaku.</p>	<p>b. Mengingat perbaikan Sepur Tangkap tidak termasuk dalam paket pekerjaan Pembangunan Jalur Ganda Lintas Utara, Direktorat Jenderal Perkeretaapian akan memasukkan kegiatan perbaikan Jalur Sepur Tangkap di belakang Wesel No.43 yang berfungsi sebagai jalur tangkap terhadap luncuran lokomotif dari arah Dipo Lokomotif.</p> <p>c. Pembangunan Jalur Ganda Lintas Utara untuk sistem persinyalan khususnya di St. Semarang Poncol memang tidak dilakukan penggantian sistem persinyalan, tetapi melakukan modifikasi agar sistem persinyalan di St. Semarang Poncol dapat melayani kebutuhan operasi jalur ganda. Terkait rekomendasi untuk memodifikasi program interlocking NX St. Semarang Tawang agar Wesel No. 43 di St. Semarang Poncol sebagai wesel otomatis yang kedudukan normalnya mengarah ke jalur tangkap di St. Semarang Poncol, Ditjen KA sedang melakukan evaluasi akan hal tersebut agar penambahan program interlocking tidak mengganggu dan merubah pola operasi yang ada.</p>	CLOSED
							<p>3. Segera melakukan audit keselamatan di wilayah daerah operasi kereta api.</p>	<p>a. Dirjen KA pada tahun 2013 telah melakukan Audit Keselamatan di bidang sarana, prasarana, SDM, operasional serta manajemen di PT. KAI (Persero) sebagai tindak lanjut Audit Keselamatan serta Safety Assesment di bidang perkeretaapian yang dilakukan di tahun yang sama. Audit Keselamatan di Daerah Operasi IV Semarang dilakukan pada tanggal 29 April s.d 3 Mei 2013 di Dipo Lokomotif St. Semarang Poncol.</p>	CLOSED

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9	9	
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		<p>2. Supaya diterbitkan peraturan untuk mengatur kedudukan wesel 43 pada saat tidak dioperasikan mengarah ke jalur badug dan terkancing.</p> <p>5. Membuat Standard Operating Procedure (SOP) tentang:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pengecekan lokomotif harian/Daily Check. - Sistem serah terima lokomotif mengacu pada PD 16A. 	<p>1. Telah dilakukan Daily Check sesuai dengan Buku Penuntun Menghidupkan Lokomotif CC 203 dan PD 16A pasal 36 ayat 4.</p> <p>2. Telah diterbitkan Instruksi VP Daop IV Semarang tentang Pelaksanaan Daily Check.</p> <p>3. Prinsip bahwa Reglemen Pengamanan Setempat mengakomodasi kedudukan wesel 43 pada saat tidak dioperasikan mengarah ke jalur badug dan harus terkancing sudah dilaksanakan.</p> <p>4. Mendinaskan Pengawas Daily Check sesuai dengan kompetensi mempunyai sertifikat Diklat Fungsional/DF3 Pengawas.</p> <p>5. Pengawas Urusan Lokomotif (PUL) di Dipo Semarang Poncol tidak dibentuk, karena serah terima Lokomotif dilakukan antara Pengawas Daily Check dengan Masinis/Asisten Masinis sesuai dengan Standart Operating Procedure (SOP) Serah Terima Lokomotif.</p> <p>6. Telah dibuat SOP Pemeliharaan Lokomotif yang sudah memuat tentang pengecekan lokomotif.</p>	CLOSED

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
	<i>Investigation</i>	<i>Date of</i>	<i>Source</i>	<i>Issued Date</i>	<i>Receiver</i>	<i>Number</i>	<i>Safety Recommendation</i>	<i>Response</i>	<i>Status</i>
1	2	3	4	5	6	7	8	9	9
							<p>1. Pelaksanaan Daily Check saat mesin lokomotif posisi hidup harus berpedoman pada Buku Penuntun Menghidupkan Lokomotif CC 203 dan PD 16A pasal 36 ayat 4.</p> <p>3. Mendinaskan Pengawas Daily Check harus sesuai dengan kompetensi mempunyai setifikat Diklat Fungsional/DF3 Pengawas.</p> <p>4. Di Dipo Semarang Poncol harus dibentuk Pengawas Urusan Lokomotif (PUL) dengan tugas dan kewajiban sesuai dengan PD 16A pasal 4 ayat 1, ayat 2 dan ayat 3.</p>	NIL	

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9		
46	KA 140 Tawang Jaya Km 87+350 petak jalan antara St. Pekalongan - St. Batang, Pekalongan, Jawa Tengah, Daop IV Semarang 8 Juli 2013 (KNKT.13.07.02.02)	8-Jul-13	Final Report		Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Meningkatkan kualitas hasil proyek pembangunan jalan rel di lokasi kejadian untuk menjamin kelancaran dan keselamatan operasi kereta api.	<p>1. Safety actions terkait dengan rekomendasi untuk meningkatkan kualitas hasil proyek pembangunan jalan rel di lokasi kejadian untuk menjamin kelancaran dan keselamatan operasi kereta api adalah sebagai berikut:</p> <p>a. Sasaran pengembangan jaringan jalur kereta api adalah dengan mengoptimalkan jaringan eksisting melalui program peningkatan, rehabilitasi, reaktivasi lintas non-operasi serta peningkatan kapasitas lintas. Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan fungsinya untuk pembinaan di bidang perkeretaapian secara bertahap dan berkelanjutan telah dan akan melaksanakan program strategis untuk mengurangi kecelakaan dan meningkatkan keselamatan.</p> <p>Salah satu rangkaian untuk pengembangan jaringan jalur kereta api yang telah dilakukan adalah Pembangunan Jalur Ganda Kereta Api sepanjang 14.374 Km'p di Ujungnegero – Pekalongan lintas Semarang – Cirebon oleh Satker Pembangunan Jalur Ganda Tegal – Pekalongan – Semarang (BTP Wilayah Jawa Bagian Tengah) pada Tahun Anggaran 2012.</p> <p>b. Direktorat Jenderal Perkeretaapian selaku regulator di bidang perkeretaapian berkewajiban untuk melakukan pembinaan di bidang perkeretaapian yang meliputi pengaturan, pengendalian dan pengawasan dengan tujuan utama untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat, tertib dan teratur serta efisien.</p> <p>Untuk tercapainya hal tersebut, baik itu prasarana perkeretaapian maupun sarana perkeretaapian serta personilnya wajib untuk dilakukan pengujian dan pemeriksaan sehingga kelaikannya dapat terjamin sehingga memenuhi persyaratan teknis maupun persyaratan operasional. Pengujian tersebut mencakup pengujian pertama dan pengujian berkala. Khusus untuk prasarana perkeretaapian, uji berkala wajib dilakukan terhadap setiap jalur dan bangunan KA yang telah dioperasikan dengan melakukan uji fungsi jalur dan bangunan KA.</p> <p>Pelaksanaan pengujian pertama pada Ujungnegero – Pekalongan lintas Semarang – Cirebon merupakan kewenangan Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagaimana diamanatkan dalam UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan telah dilaksanakan pada tanggal 17 – 19 Juni 2013.</p>	CLOSED
							-	<p>2. Merujuk pada point 1.5.5 Regulasi sebagaimana tercantum dalam Draft Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan KA Anjlok KA 140 Tawangjaya halaman 19, disampaikan bahwa Kementerian Perhubungan telah mengeluarkan Regulasi khusus untuk system persinyalan dan pengoperasian kereta api untuk keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dengan tujuan agar peralatan yang dipasang dan digunakan berfungsi sesuai peruntukannya dan memiliki tingkat keandalan yang tinggi, mudah dirawat dan dioperasikan.</p> <p>Dalam bagian Lampiran telah diatur fungsi, penempatan dan persyaratan pemasangan Semboyan 2A, yakni sebagai berikut:</p> <p>3.1.1 Semboyan Sementara</p> <p>b. Semboyan No. 2A "ISYARAT BERJALAN HATI-HATI" Kereta api berjalan hati-hati dengan kecepatan tidak melebihi 40 km/jam</p>	CLOSED

NO	Investigasi <i>Investigation</i>	Tanggal Kejadian <i>Date of</i>	Sumber <i>Source</i>	Tanggal Dikeluarkan <i>Issued Date</i>	Penerima <i>Receiver</i>	Nomor <i>Number</i>	Rekomendasi Keselamatan <i>Safety Recommendation</i>	Respon <i>Response</i>	Status	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	Status	
								3. Semboyan 2A harus dipasang menurut arah KA atau diperlihatkan di sebelah kanan jalan, kecuali jika pemasangan di sebelah kiri jalan semboyan dapat terlihat jelas oleh masinis. 4. Jarak sebagaimana dimaksud pada huruf a) tersebut harus ditambah dengan 25% jika pemasangan semboyan itu dilakukan di jalan turun 10% atau lebih. Pengaturan dimaksudkan agar fungsi Semboyan dapat sebagai isyarat yang berfungsi untuk memberi peringatan atau petunjuk kepada petugas yang mengendalikan pergerakan sarana kereta api. Permenhub Nomor PM 10 tentang Persyaratan Teknis Peralatan Persinyalan merupakan salah satu aturan yang digunakan dalam sebagai dasar pelaksanaan pengujian yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian.		
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Pembinaan taktis masinis tentang pengoperasian kereta api khususnya perlambatan dan percepatan KA.	NIL	OPEN	
							2. Pemasangan Semboyan 2A harus sesuai dengan PD 3.	NIL	OPEN	
47	PLB 7117 KA Siliwangi Km 73+150 petak jalan antara St. Lampegan - St. Cirengas, Sukabumi, Jawa Barat, Daop II Bandung 10 Februari 2014 (KNKT.14.02.01.02)	10-Feb-14	Final Report		PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Memasang rel gongsol di jalan perlintasan JPL nomor 74A. 2. Meningkatkan perawatan lengkung nomor 15 di emplasemen St. Lampegan.	NIL	OPEN	
							3. Meningkatkan perawatan sarana kereta KA PLB 7117 Siliwangi.		OPEN	
48	KA 86 Malabar Km 244+000/100 petak jalan antara St. Cirahayu - St. Ciawi, Jawa Barat, Daop II Bandung 04 April 2014 (KNKT.14.04.02.02)	4-Apr-14	Final Report		Direktorat Jenderal Perkeretaapian		1. Membuat perencanaan jalur rel pada daerah pegunungan khususnya disain konstruksi drainase yang disesuaikan dengan situasi lingkungan setempat. 2. Melakukan perbaikan meliputi geometri jalan rel, konstruksi jalan rel dan sistem drainase. 3. Melakukan penelitian ulang terhadap kontur dan lapisan tanah serta kondisi lingkungan di jalur KA yang rawan longsor. 4. Menormalisasi gorong-gorong yang tersumbat dan membuat baru gorong-gorong/Box Culvert di seluruh jalan rel yang rawan longsor.	1. Mengingat petak jalan antara Stasiun Cicalengka – Stasiun Ciawi adalah daerah rawan longsor, dengan kondisi geografis sebagian besar adalah perbukitan, Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) akan melakukan inspeksi bersama untuk melakukan pemeriksaan dan pemetaan ulang terhadap daerah rawan longsor serta menyusun program komprehensif penanganan daerah rawan banjir/longsor antisipasi agar kejadian serupa tidak terulang lagi. 2. Terkait dengan penelitian tanah dan lingkungan serta rencana tindak lanjut yang merupakan bagian erat dari perawatan prasarana perkeretaapian, Direktur Prasarana Perkeretaapian telah mengirimkan surat Nomor : 88/SRT/K3/DJKA/IV/2014 tertanggal 10 April 2014 yang ditujukan kepada Direktur Prasarana dan Pengembangan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang berisi anjuran penanganan rawan longsor pada jalur kereta api. 5. Mengingat petak jalan antara Stasiun Cicalengka – Stasiun Ciawi adalah daerah rawan longsor, dengan kondisi geografis sebagian besar adalah perbukitan, Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) akan melakukan inspeksi bersama untuk melakukan pemeriksaan dan pemetaan ulang terhadap daerah rawan longsor serta menyusun program komprehensif penanganan daerah rawan banjir/longsor antisipasi agar kejadian serupa tidak terulang lagi. 6. Terkait dengan penelitian tanah dan lingkungan serta rencana tindak lanjut yang merupakan bagian erat dari perawatan prasarana perkeretaapian, Direktur Prasarana Perkeretaapian telah mengirimkan surat Nomor : 88/SRT/K3/DJKA/IV/2014 tertanggal 10 April 2014 yang ditujukan kepada Direktur Prasarana dan Pengembangan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang berisi anjuran penanganan rawan longsor pada jalur kereta api.	CLOSED	

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9		
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		<p>1. Melancarkan aliran air pada saluran drainase dengan prioritas jalan rel yang terletak di antara bukit dan lembah.</p> <p>2. Memangkas rendah tanaman pada lereng bukit dan lembah supaya mudah mendeteksi bila terjadi rembesan air dari dalam badan jalan rel.</p> <p>3. Melakukan pemeriksaan jalur KA dengan berjalan kaki oleh PPJ dan lori motor oleh Kepala Resort Jalan Rel saat terjadi hujan lebat.</p> <p>4. Melakukan perawatan dan pemeriksaan secara berkala untuk gorong-gorong/box culvert dan saluran air terbuka.</p>	<p>1. Melancarkan aliran air pada saluran drainase dengan mendalamkan saluran dan membersihkan dari tanaman-tanaman yang menutup saluran sesuai prioritas jalan rel yang terletak diantara/di sisi bukit dan lembah.</p> <p>2. Mamangkas tanaman pada lereng bukit dan lembah untuk mendeteksi rembesan air dari dalam badan jalan rel.</p> <p>3. Membuat saluran pemasangan di sisi track untuk memperlancar penguangan air hujan.</p> <p>4. Memperbesar dimensi box culvert BH 1089 dari ukuran 0,7x0,7 m menjadi 2x2 m serta membuat saluran penerus dari ujung BH ke jurang sungai.</p> <p>5. Melakukan pemeriksaan jalur KA dengan berjalan kaki oleh PPJ ekstra dan lori motor oleh Kepala Resort Jalan Rel serta memposisikan tenaga untuk penjaga daerah rawan.</p> <p>6. Kepala Resort Jembatan dan Kepala Resort Jalan Rel melakukan pemeriksaan secara berkala untuk gorong-gorong /box culvert dan saluran terbuka serta melakukan perbaikan oleh Kepala Resort Jembatan.</p>	CLOSED
49	KA 140B Tawangjaya dengan Langsiran Gerbong Kosong asal KA 1713F Angkutan Semen Km 222+480 jalur IV emplasemen St. Cirebon Prujakan, Jawa Barat, Daop III Cirebon 15 Mei 2014 (KNKT.14.05.03.02)	15-May-14	Final Report		Direktorat Jenderal Perkeretaapian		<p>Untuk keselamatan perjalanan KA dan langsiran agar diprogramkan adanya tambahan sinyal langsir di St. Cirebon Prujakan sebagai berikut :</p> <p>1. Dari arah St. Cirebon ke jalur VI, VII, VIII, IX dan dari arah sebaliknya.</p> <p>2. Dari arah St. Luwung ke jalur VI, VII, VIII, IX dan dari arah sebaliknya.</p>	<p>a. Direktorat Jenderal Perkeretaapian selaku regulator di bidang perkeretaapian bertugas melakukan pembinaan kepada seluruh stakeholder di bidang perkeretaapian yang termasuk pula proses operasional di lapangan sehingga secara tidak langsung akan meningkatkan ketaatan dan kedisiplinan terhadap prosedur dan ketentuan yang terkait dengan pengoperasian kereta api. Terkait dengan pelaksanaan proses pemasukan KA 140B Tawangjaya dan pemasukan langsiran gerbong kosong KA 1713F angkutan semen di Stasiun Cirebon Prujakan yang tidak memenuhi prosedur pengoperasian peralatan fasilitas operasi, sedianya membutuhkan penyegaran akan ketaatan dan kedisiplinan terhadap prosedur operasi di lapangan baik oleh awak prasarana perkeretaapian maupun awak sarana perkeretaapian. Direktorat Jenderal Perkeretaapian melalui fungsi PPNS telah memprogramkan secara berkala melakukan sidak terhadap petugas operasional di lapangan sehingga meningkatkan awareness dan kepatuhan terhadap prosedur pelaksanaan dan pengoperasian kereta api.</p> <p>b. Rencana peningkatan sistem persinyalan di St. Cirebon Prujakan sudah diprogramkan dalam paket pengerjaan peningkatan jalan kereta api Lintas Utara Jawa. Dalam rangkaian proses peningkatan sistem persinyalan tersebut, pada tanggal 17 – 19 Desember 2013 Direktorat Jenderal Perkeretaapian telah melaksanakan uji rancang bangun fasilitas operasi di St. Cirebonprujakan.</p>	CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		<p>1. Tidak melakukan langsiran dari jalur I, II, III, IV, dan V ke jalur VI, VII, VIII, dan IX sebelum ada tambahan sinyal langsir dari dan ke jalur VI, VII, VIII, dan IX St Cirebon Prujakan.</p> <p>2. Rangkaian KA barang angkutan semen dari jalur bongkar masuk jalur I diberangkatkan sebagai KA menuju St. Cirebon dan dari St. Cirebon diberangkatkan sebagai KA barang menuju St. Karangtalun.</p> <p>3. KA memutar dari arah St. Tegal menuju St. Purwokerto harus melalui St. Cirebon, dan juga KA memutar dari arah St. Purwokerto menuju St. Tegal harus melalui St. Cirebon.</p>	NIL	OPEN

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9	9	
50	KA 30A Argo Parahyangan Km 127+164 emplasemen St. Cisomang, Purwakarta, Jawa Barat, Daop II Bandung 30 Mei 2014 (KNKT.14.05.04.02)	30-May-14	Final Report		Direktorat Jenderal Perkeretaapian		1. Melakukan pembinaan terhadap PT. KAI (Persero) untuk mengoperasikan KA menggunakan lokomotif ujung pendek di depan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. KM. 40 Tahun 2010 tentang Standar Spesifikasi Teknis Lokomotif Pasal 16.	1. Pengaturan yang merupakan salah satu bentuk pembinaan di bidang perkeretaapian dilaksanakan dengan penerapan peraturan yang dalam hal terkait dengan sarana perkeretaapian (rollingstock). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2010 tentang Standar Spesifikasi Teknis Lokomotif telah mengatur bahwa lokomotif baru yang akan dioperasikan harus memiliki kabin pada setiap ujung lokomotif. Hal ini dimaksudkan agar terpenuhinya persyaratan kebisingan, jarak pandang bebas (angle view) tanpa terhalang badan lokomotif serta gas buang di kabin masinis. Dengan penggunaan double cabin locomotive maka diharapkan setiap pengoperasian kereta api akan menempatkan masinis di kabin depan dan hal ini dapat pula direpresantasikan sebagai penggunaan ujung pendek untuk single cabin locomotive. Pengaturan ini dimaksudkan agar tercapainya pelayanan jasa transportasi perkeretaapian dengan tingkat keselamatan, keamanan, ketepatan, kelancaran dan kenyamanan yang tinggi melalui pengoperasian kereta api yang mempunyai kehandalan dan memenuhi persyaratan keselamatan sebagaimana telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan.	CLOSED
							2. Jalur ganda St. Cisomang – St. Cikadongdong agar segera dapat dioperasikan.	2. Pengoperasian jalur ganda antara St. Cisomang – St. Cikadongdong telah diprogramkan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan saat ini dalam persiapan untuk switch over.	CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Dalam pengoperasian rangkaian KA diusahakan menggunakan lokomotif ujung pendek di depan dan untuk KA Argo Parahyangan dapat menggunakan lokomotif dua kabin. Catatan : KNKT sudah pernah merekomendasikan untuk menggunakan lokomotif ujung pendek di depan pada Laporan Akhir PLH Tumburan KA 421 KRL dengan KA 1001 Antaboga di emplasemen St. Kampungbandan Jakarta, Daop I Jakarta, tanggal 30 Oktober 2008 dan PLH Anjlok KA 72 Parahyangan di Km 111+100/200 petak jalan antara St. Ciganea – St. Sukatani, Jawa Barat, Daop II Bandung, tanggal 28 Maret 2010. 3. Pemberitahuan melalui radio <i>train dispatching</i> PK kepada masinis tentang pemindahan persilangan kepada PK yang diatur dalam SIPOKA (Sistem Pengendalian Operasi Kereta Api).	NIL	OPEN
							2. Pemasangan semboyan 8F pada jarak 50-100 meter dari ujung wesel dan dilengkapi dengan penghalang yang dapat meredam luncuran KA dipasang pada jarak sepanjang 100 meter dibelakang semboyan 8F.		OPEN
51	KA 160 Pasundan di Jembatan BH No. 1055 Km 236+100/400 petak jalan antara St. Cipeundeuy – St. Cirahayu, Tasikmalaya, Jawa Barat, Daop II Bandung 27 Juni 2014 (KNKT.14.06.05.02)	27-Jun-14	Final Report		Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Melakukan audit prasarana perkeretaapian khususnya jalur kereta api sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian Pasal 383.	Terkait dengan Rekomendasi untuk melakukan audit prasarana perkeretaapian khususnya jalur kereta api sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian Pasal 383, telah diprogramkan secara berkala kegiatan dalam bentuk audit keselamatan yang mencakup aspek prasarana, sarana, operasional dan manajemen keselamatan secara umum. Hasil audit ini diharapkan dapat menjadi bahan untuk upaya peningkatan keselamatan perkeretaapian.	CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		1. Meningkatkan penerapan manajemen perawatan jalan rel khususnya yang berkaitan dengan pengadaan suku cadang bantalan jembatan kereta api, untuk menghindari backlog penyediaan bantalan jembatan. 3. Melakukan pengetesan secara berkala untuk sambungan rel dengan menggunakan alat ultrasonic khususnya sambungan rel yang terletak di atas jembatan.	NIL	OPEN
							2. Menerbitkan peraturan tentang pedoman penetapan pemasangan semboyan pembatas kecepatan apabila kondisi jalan rel tidak dapat dilewati KA dengan kecepatan sesuai GAPEKA.		OPEN

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9		
52	Langsiran Bakalan KA 36 Argo Parahyangan di jalur 10 emplasemen St. Jakarta Kota, DKI Jakarta, Daop I Jakarta 26 Desember 2014 (KNKT.14.12.06.02)	26-Dec-14	Final Report		PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		Meningkatkan pembinaan pegawai operasional yang berkaitan dengan langsiran khususnya melaksanakan ketentuan pada Peraturan Dinas 16A Bab VI Pasal 41 ayat 3 c: Langsiran melewati peron kecepatan tidak melebihi 5 km/jam dan harus didahului Juru Langsir yang memperlihatkan bendera merah	NIL	OPEN
53	Anjlok KA 2911 angkutan barang isi CPO di Km 10+690 emplasemen St. Titipapan yang tidak difungsikan sebagai stasiun, lintas St. Medan – St.Belawan, Medan, Divisi Regional I Sumatera Utara 19 Februari 2015 (KNKT.15.02.01.02)	19-Feb-15	Final Report	4-Oct-16	Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Melakukan audit keselamatan perkeretaapian.	NIL	OPEN
							Mengoperasikan Bogie Load Test yang ada di Balai Yasa Pulubrayan.	NIL	OPEN
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		Melakukan peningkatan dalam hal perawatan jalan rel di lokasi kejadian yang disesuaikan dengan PM 32 tahun 2011 tentang Standar dan Tata Cara Perawatan Prasarana Perkeretaapian dan PERJANA (Sistem Perawatan Jalan Rel dan Jembatan Terencana) tahun 2012.	NIL	OPEN
							Melengkapi komponen sistem pengereman serta menyesuaikan konfigurasi saluran udara (U) dan pengereman (W) pada seluruh sarana yang beroperasi di DIVRE Sumatera Utara dengan pedoman pelaksanaan mengikuti Peraturan Dinas 8A (PD 8A) tentang Penggunaan Sarana Pada Lintas dengan Lebar Jalan Rel tahun 2011.	NIL	OPEN
							Melakukan pemutaran gerbong untuk pemerataan keausan roda sebelum mencapai batas toleransi selisih diameter roda dalam satu bogie maksimal 1 (satu) mm sesuai dalam PM. 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian.	NIL	OPEN
							Memasang papan crossing warna putih pada lengan-lengan sinyal pada stasiun yang tidak difungsikan sesuai yang tertuang dalam Reglemen 13 Jilid IV A, Urusan Sinyal.	NIL	OPEN
	Penyambungan rel patah harus sesuai dengan prosedur yang berlaku.	NIL	OPEN						
54	Tabrakan KA 56 Bangunkarta dengan KA KLB 2502A di Emplasemen St. Waruduwur DAOP 3 Cirebon, Jawa Barat (KNKT.15.05.02.02)	23 Mei 2015	Final Report	13-Mar-17	Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Melakukan uji pertama sistem persinyalan St. Waruduwur	NIL	OPEN
							Meningkatkan pengawasan terhadap pelaksanaan: (a) UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan PP No. 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, terkait dengan izin perubahan spesifikasi teknis prasarana perkeretaapian; (b) PM 30 tahun 2011 tentang tata cara pengujian dan pemberian sertifikat prasarana perkeretaapian, terkait dengan permohonan untuk pengujian prasarana perkeretaapian; (c) PM 10 tahun 2011 tentang persyaratan teknis peralatan persinyalan perkeretaapian, terkait dengan persyaratan pemasangan peralatan persinyalan perkeretaapian.	NIL	OPEN
							memerintahkan kepada pelaksana pekerjaan untuk menyesuaikan kembali form perawatan berkala mingguan peralatan persinyalan sehingga dapat diketahui kondisi serta fungsi persinyalan terutama untuk mengetahui berfungsi atau tidaknya track circuit.	NIL	OPEN
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		Mengembalikan desain track circuit 11 BT sesuai dengan as built drawing dan spesifikasi teknis.	Pekerjaan pengembalian fungsi/normalisasi di Stasiun Waruduwur telah dilaksanakan oleh Daop 3 Cirebon, PT. LEN dan Balai Teknik Perkeretaapian Jawa Barat dari tanggal 23 Juni s.d 30 Juni 2015 dan perbaikan persinyalan dinyatakan telah selesai tanggal 1 Juli 2015	CLOSED
							Mengajukan izin perubahan spesifikasi teknis kepada Kemenhub sebelum melakukan modifikasi	Dalam melakukan modifikasi prasarana sistem persinyalan PT. KAI harus mengajukan rancang bangun untuk mendapatkan persetujuan Dirjen Perkeretaapian dan sebelum dioperasikan harus dilakukan uji pertama (sudah ditindaklanjuti).	OPEN

NO	Investigasi <i>Investigation</i>	Tanggal Kejadian <i>Date of</i>	Sumber <i>Source</i>	Tanggal Dikeluarkan <i>Issued Date</i>	Penerima <i>Receiver</i>	Nomor <i>Number</i>	Rekomendasi Keselamatan <i>Safety Recommendation</i>	Respon <i>Response</i>	Status <i>Status</i>
1	2	3	4	5	6	7	8	9	9
							mengajukan permohonan pengujian prasarana perkeretaapian (uji pertama) kepada Ditjen KA setelah dilakukannya modifikasi	Sistem persinyalan elektrik yang sudah dioperasikan tetapi belum dilakukan uji pertama, untuk meyakinkan kereta api masuk aman, PPKA diharuskan meyakinkan secara fisik posisi kereta api aman masuk berhenti dan aman langsung selain meyakinkan melalui meja pelayanan (sudah ditindaklanjuti).	OPEN
							Memastikan agar PPKA mencatat seluruh abnormalities atau hal luar biasa sebagaimana telah diatur dalam reglemen sementara pengamanan stasiun waruduwur pada buku serah terima dinasan wdw.	Kondisi <i>abnormalities</i> sudah ada instruksi pencatatan dan sudah ada realisasi pencatatan gangguan dalam buku serah terima dinasan dan buku gangguan alat pelayanan.	CLOSED
							Merevisi PD 19 pasal 54 ayat 3 dengan menambahkan aturan mengenai : (a) meyakinkan KA masuk ke stasiun dengan aman di jalur efektif. (b) perbedaan antara pelaksanaan pengawasan PPKA dalam penerimaan KA masuk di Stasiun pada perangkat sistem persinyalan mekanik dan elektrik.	Untuk perbedaan pengawasan pada sistem persinyalan elektrik dan mekanik akan diatur dalam PD 19 Jilid 1 yang sedang dalam proses revisi.	OPEN
55	Tumburan KA 3029 dengan KA 3027 di Km 279+500/600 petak jalan antara St. Kotabaru - St. Metur, Sub Divre III.2 Tanjungkarang, 15 Juni 2015 (KNKT.15.06.03.02)	15-Jun-15	Final Report	3-Oct-16	Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Melakukan audit prasarana persinyalan perkeretaapian di Divre IV Tanjungkarang.	NIL	OPEN
							Melakukan elektrifikasi persinyalan dengan penggantian sistem persinyalan mekanik menjadi persinyalan elektrik.	NIL	OPEN
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		Meningkatkan pengawasan pelaksanaan pengaturan dinasan (waktu kerja) PPKA di Stasiun agar tetap sesuai dengan UU No. 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.	NIL	OPEN
							Memasang kontak rel di jalur KA di setiap stasiun di Divre IV Tanjungkarang.	NIL	OPEN
							Memfungsikan kembali sekat penekan mekanik sinyal St. Metur dan melakukan <i>negative check</i> sebagaimana yang diatur pada PD 13A Jilid 1 Pasal 17.		OPEN
							Meningkatkan pengawasan terhadap keharusan penggunaan radio lokomotif oleh masinis untuk memberikan informasi kepada PPKP tentang segala kejadian dan penyimpangan terhadap perjalanan kereta api sebagaimana yang diatur pada PD 16A Jilid 1 Pasal 16 ayat 4 huruf c.	NIL	OPEN
							Sesuai dengan UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan serta dengan memperhitungkan hak cuti, sakit dan pelatihan, minimal dibutuhkan 6 (enam) orang untuk dinasan PPKA Stasiun 3 (tiga) shift dalam 1 (satu) hari.	NIL	OPEN
56	KA KRL 1156 menumbur KA KRL 1154 di St. Juanda Km 4+300, Daop I Jakarta (KNKT. 15. 09. 04. 02)	23-Sep-15	Final Report	29-Dec-15	Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Meningkatkan audit keselamatan terhadap penyelenggaraan perkeretaapian di Jabodetabek yang meliputi aspek Sertifikasi Awak Sarana, Sarana dan Prasarana sesuai dengan peraturan yang berlaku.	Setiap pengadaan Sarana Perkeretaapian harus diimbangi dengan jumlah SDM Awak Sarana Perkeretaapian dan tenaga perawatannya yang telah bersertifikat kecakapan dari Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai dengan Peraturan Menteri No. 155 tahun 2015 tentang Sertifikasi Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian; Setiap perubahan spesifikasi teknis pada sarana perkeretaapian wajib dilakukan uji pertama sesuai dengan UU No. 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian; Mengembalikan blok rem KRL sesuai dengan spesifikasi pabrikan yang pada saat ini menggunakan blok rem cor/metalik (cast iron) dikembalikan menjadi blok rem komposit dalam waktu 6 (enam) bulan; Melepaskan ram pengaman pada kaca depan kabin masinis KRL dan menggunakan laminated safety glass untuk keselamatan awak sarana perkeretaapian; Memasang alat perekam data yang dapat merekam waktu, kecepatan, koordinat lokasi, tekanan udara pipa pengereman dan percakapan pada sarana perkeretaapian; Untuk melakukan inventarisasi daerah rawan kecelakaan termasuk di dalamnya lokasi yang dapat mengganggu jarak pandang bebas masinis pada semua lintas pelayanan KRL Jabodetabek; Melakukan modifikasi	CLOSED

NO	Investigasi <i>Investigation</i>	Tanggal Kejadian <i>Date of</i>	Sumber <i>Source</i>	Tanggal Dikeluarkan <i>Issued Date</i>	Penerima <i>Receiver</i>	Nomor <i>Number</i>	Rekomendasi Keselamatan <i>Safety Recommendation</i>	Respon <i>Response</i>	Status
1	2	3	4	5	6	7	8	9	9
							Meningkatkan sosialisasi dan pengawasan terhadap implementasi: (a) PM. 13 Tahun 2011 tentang Tata Cara Pengujian dan Sertifikasi Kereta dengan Penggerak Sendiri; (b) PM. 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian ;(c) PM. 155 Tahun 2015 tentang Sertifikat Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian (pengganti PM. 23 Tahun 2011 tentang Sertifikat Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian); (d) PM. 175 Tahun 2015 tentang Standar Spesifikasi Teknis Kereta Kecepatan Normal dengan Penggerak Sendiri (Pengganti PM. 42 Tahun 2010 tentang Standar Spesifikasi Teknis Kereta dengan Penggerak Sendiri).	NIL	OPEN
							Melakukan pemasangan sinyal pembantu berupa sinyal pendahulu apabila sinyal utama tidak terlihat pada jalur KA lengkung dan berliku, hal ini sesuai dengan PM. 10 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Peralatan Persinyalan Perkeretaapian.	NIL	OPEN
							Memasang perangkat keselamatan kereta otomatis pada jalur kereta api di lintas Jabodetabek sesuai dengan PM. 52 Tahun 2014 tentang Perangkat Sistem Keselamatan Kereta Api Otomatis (SKKO).	Menerapkan Sistem Keselamatan Kereta Api Otomatis (SKKO) secara bertahap, Direktorat Jenderal Perkeretaapian akan pada prasarana sedangkan pemasangan pada sarana perkeretaapian oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian yang ditargetkan selesai pada tahun 2018	CLOSED
							Melakukan revisi PM. 10 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Peralatan Persinyalan Perkeretaapian dengan menambahkan definisi mengenai "jarak tampak sinyal" agar tidak terjadi kesalahan interpretasi peraturan tersebut	NIL	OPEN
							Melakukan revisi PM. 10 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Peralatan Persinyalan Perkeretaapian dengan menyelaraskan penggunaan istilah atau nomenklatur "sinyal pendahulu" sehingga tidak terjadi kerancuan	NIL	OPEN
							Berkoordinasi dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan Pemerintah Daerah setempat untuk menertibkan serta membersihkan papan reklame dan	Melakukan koordinasi dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan Pemerintah Daerah setempat untuk	CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		Melakukan sertifikasi Awak Sarana KRL sesuai PM. 155 Tahun 2015 tentang Sertifikat Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian, PM. 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian dan PD. 16 B Tahun 2012 tentang Dinas Kereta Rel Listrik	NIL	OPEN
							Meningkatkan evaluasi dan pengawasan terhadap kompetensi dan kinerja awak sarana perkeretaapian	NIL	OPEN
							Mengembalikan penggunaan blok rem KRL sesuai dengan spesifikasi pabrikan dalam waktu 6 (enam) bulan	NIL	OPEN
							Membuat petunjuk pelaksanaan atau SOP terkait dengan kewajiban masinis membina asisten masinis sesuai ketentuan yang berlaku	NIL	OPEN
							Melepaskan ram pengaman pada kaca depan kabin masinis KRL dan agar selalu menggunakan <i>laminated safety glass</i> demi keselamatan awak sarana, mengacu PM. 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian dan PM. 175 Tahun 2015 tentang Standar Spesifikasi Teknis Kereta Kecepatan Normal dengan Penggerak Sendiri	NIL	OPEN
							Melepaskan atau memodifikasi penghalang sinar matahari dan papan rute sehingga tidak mengurangi ruang bebas pandang ke depan awak sarana KRL	NIL	OPEN
							Memasang perangkat keselamatan kereta otomatis pada KRL yang beroperasi di lintas Jabodetabek sesuai dengan PM. 52 Tahun 2014 tentang Perangkat Sistem Keselamatan Kereta Api Otomatis (SKKO)	NIL	OPEN
							Memasang alat perekam data yang dapat merekam waktu, kecepatan, koordinat lokasi, tekanan udara pipa pengereman dan percakapan di dalam kabin masinis sesuai Pasal 41 Ayat 1 PM. 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian	NIL	OPEN
							Melakukan evaluasi dan kajian terhadap batas kecepatan kereta di wilayah Jabodetabek khususnya pada jalur lengkung yang dapat menjamin keselamatan perkeretaapian	NIL	OPEN
							Peraturan Dinas agar selalu diperbarui (<i>update</i>) sesuai dengan peraturan yang berlaku	NIL	OPEN
57	Tabrakan KA 3026 dengan KA 3024 di KM 147+752 Jalur II Emplasemen St. Negeriagung Sub Divre III.2 Tanjungkarang, 6 Oktober 2015 (KNKT.15.10.06.02)	6 Okt 15	Final Report		Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Memasang alat pendeteksi dan pemantau sarana yang dapat dipantau secara langsung oleh PPKA dan Juru Rumah Sinyal terutama di Emplasemen.	NIL	OPEN
							Meningkatkan pengawasan terhadap jadwal dinas PPKA dan Juru Rumah Sinyal	NIL	OPEN
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		Mengatur pola rotasi dinas PPKA dan Juru Rumah Sinyal dengan mempertimbangkan efek waktu kerja dan waktu istirahat terhadap ritme circadian manusia	Sedang usaha untuk mencukupi PPKA/PRS	OPEN
							Menyediakan tempat tinggal di dekat tempat bekerja untuk PPKA dan Juru Rumah Sinyal agar waktu tempuh ke tempat bekerja menjadi singkat.	Sedang dikoordinasikan pihak manajemen bila memungkinkan untuk dibangun MESS PPKA,PRS	OPEN

NO	Investigasi <i>Investigation</i>	Tanggal Kejadian <i>Date of</i>	Sumber <i>Source</i>	Tanggal Dikeluarkan <i>Issued Date</i>	Penerima <i>Receiver</i>	Nomor <i>Number</i>	Rekomendasi Keselamatan <i>Safety Recommendation</i>	Respon <i>Response</i>	Status
1	2	3	4	5	6	7	8	9	Status
							Membuat SOP tentang pemasangan papan peringatan "AWAS ! Jalur isi" pada setiap kruk jalur yang diduduki sarana KA baik di Pos PPKA maupun di Rumah sinyal.	Sudah diadakan penunjuk jalur di ruang PPKA/PRS	OPEN
							Memberikan pembinaan secara berkala tentang tata cara memberhentikan luar biasa KA (BLB) yang seharusnya berjalan langsung pada emplasemen <i>long siding</i> dengan Rumah Sinyal.	Telah dilakukan oleh SM Operasi dan para QC Operasi secara berkala	CLOSED
							Meningkatkan pengawasan terhadap PPKA dan Juru Rumah Sinyal pada saat berdinam.	Dilakukan pantauan oleh SM Operasi maupun QC Operasi lewat telepon	CLOSED
58	Anjlok KA 3025 di KM 203+660 Petak Jalan antara St. Gilas - St. Sungaituha, Sub DIVRE III.2 Tanjungkarang, 8 November 2015 (KNKT.15.11.06.02)	8-Nov-15	Final Report	13-Mar-17	Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Melakukan Inspeksi Prasarana Perkeretaapian khususnya berkenaan dengan pelaksanaan pemeriksaan dan perawatan geometri jalan rel lengkung di DIVRE IV Tanjungkarang	(a) Direktorat Jenderal Perkeretaapian akan menugaskan Inspektur Perkeretaapian untuk melaksanakan pengawasan terhadap pelaksanaan pemeriksaan dan perawatan jalan rel di Divre IV Tanjungkarang dan juga wilayah kerja PT. KAI (Persero) lainnya secara berkala; (b) Bentuk pengawasan yang akan dilakukan meliputi pemantauan, evaluasi dan pemberian tindakan korektif apabila diperlukan; (c) Sebelum dilakukan pemantauan lapangan melalui inspeksi, kami akan meminta PT. KAI (Persero) untuk menyampaikan laporan hasil pemeriksaan secara berkala sebagaimana diamanatkan dalam Peraturan Pemerintah No. 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, pasal 167. Laporan hasil pemeriksaan tersebut sebagai bahan pemantauan awal; (d) Setelah dilakukan Inspeksi di lapangan, akan dilakukan evaluasi untuk mengetahui pemenuhan persyaratan operasional.	CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		Meningkatkan perawatan berkala geometri jalan rel lengkung khususnya pada lengkung No. 71 dengan memprioritaskan pada kondisi perubahan geometri sebelum tercapainya periode perawatan berkala 3 bulanan. Perawatan berkala geometri jalan rel lengkung dilakukan sesuai dengan PM 32 tahun tentang Standar dan Tata Cara Perawatan Prasarana Perkeretaapian dan PERJANA	Sudah dilakukan penggantian bantalan beton baru (tahun 2016 = 11.500 btg), penggantian rel aus dan dilakukan pemecokan dengan MTT. Sudah dilakukan sesuai dengan PERJANA 2012.	CLOSED
59	Anjlok Langsiran Bakalan KA BBR di Emplasemen Stasiun KA Pengisian batu bara / Train Loading Station (TLS), Sub Divre III.1 Kertapati, 8 November 2015	8-Nov-15	-	-	Proses investigasi Anjlok KA Bakalan BBR tanggal 8 November 2015 dihentikan karena belum bisa disebut sebagai Kereta Api sehingga tidak memerlukan investigasi keselamatan KNKT dan dicatat sebagai Laporan Akhir.				
60	Anjlok KA 3008 di Km 262+100/200 Petak Jalan antara St. Lubukrukam - St. Peningawan, Sub Divre III.2 Tanjungkarang, 1 Maret 2016 (KNKT.16.03.01.02)	1-Mar-16	Final Report	13-Mar-17	Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Melaksanakan pengujian berkala terhadap jalur kereta api di wilayah Resort III.2.10 Peningawan khususnya dan pengujian berkala pada jalur kereta api di wilayah Divre IV Tanjungkarang dan Divre III Palembang yang belum bersertifikat pada umumnya.	NIL	OPEN
							Meningkatkan pengawasan pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan No.95 Tahun 2010 tentang Tenaga Perawatan Prasarana Perkeretaapian melalui program sertifikasi, penerbitan Tanda Pengenal (Smart Card), bimbingan teknis, supervisi dan evaluasi kompetensi terhadap tenaga perawatan prasarana perkeretaapian khususnya di wilayah Divre III Palembang dan Divre IV Tanjungkarang.	NIL	OPEN
							Meningkatkan pengawasan pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 2011 tentang Standar dan Tata Cara Pemeriksaan Prasarana Perkeretaapian melalui program monitoring dan evaluasi laporan pemeriksaan prasarana perkeretaapian terutama laporan pemeriksaan sambungan dan tindak lanjutnya, program sertifikasi, penerbitan Tanda Pengenal (Smart Card), bimbingan teknis, supervisi dan evaluasi kompetensi terhadap tenaga perawatan prasarana perkeretaapian khususnya di wilayah Divre III Palembang dan Divre IV Tanjungkarang	NIL	OPEN
							Meningkatkan pengawasan pelaksanaan perawatan prasarana perkeretaapian dilakukan melalui program inspeksi audit keselamatan baik secara kuantitatif maupun kualitatif, khususnya untuk organisasi dan manajemen perawatan prasarana perkeretaapian di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) di Divre III Sumatera Selatan (sekarang Divre IV Tanjung Karang).	NIL	OPEN
							Merevisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2011 tentang Standar dan Tata Cara Perawatan Prasarana Perkeretaapian terutama penjelasan mengenai perbaikan untuk mengembalikan fungsi jalur yang disebabkan oleh rel patah.	NIL	OPEN

NO	Investigasi	Tanggal Kejadian	Sumber	Tanggal Dikeluarkan	Penerima	Nomor	Rekomendasi Keselamatan	Respon	Status
1	Investigation	Date of	Source	Issued Date	Receiver	Number	Safety Recommendation	Response	Status
2	3	4	5	6	7	8	9	9	
							Merevisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2011 tentang Standar dan Tata Cara Perawatan Prasarana Perkeretaapian terutama penjelasan mengenai perbaikan untuk mengembalikan fungsi jalur yang disebabkan oleh rel patah.	NIL	OPEN
							Membuat Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penetapan Kelas Jalur Kereta Api, untuk menetapkan kelas jalur pada jaringan jalur kereta api eksisting di tiap lintas jalur kereta api di Indonesia dan menetapkan standar keandalan perawatan pada jalur kereta api sebagai acuan dalam target dan konsistensi hasil perawatan.	NIL	OPEN
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		Melakukan kajian teknis mengenai dampak pengoperasian KA barabang dengan 60 rangkaian gerbong batubara isi 50 ton terhadap kondisi, siklus perawatan, window time perawatan, kemampuan SDM dan mesin perawatan jalan rel di wilayah Divre III Palembang dan Divre IV Tanjungkarang.	Sudah dilakukan perawatan jalan rel sesuai siklus dan dilakukan pemecokan dengan MTT sesuai siklus guna menjaga kestabilan track	OPEN
							Menerapkan pembuatan daftar risiko dan profil risiko serta Level of Safety secara rutin di Divre IV Tanjungkarang sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan dalam Keputusan Direksi PT.KAI (Persero) Tentang Pelaporan Risiko Keselamatan Dalam Bentuk Daftar Risiko (Risk Register) dan Pembuatan Profil Risiko (Risk Profile) Daop/Divre di Lingkungan PT. KAI (Persero) dan Keputusan Direksi PT.KAI (Persero) Tentang Penilaian Level of Safety (LoS) Pada Daop/Divre/ SubDivre di Lingkungan PT. KAI (Persero)	Sudah dibuat peta tabel/peta resiko di masing - masing UPT Resort dan QC Operasi secara berkala	CLOSED
							Menyusun pedoman standar kerusakan jalan rel yang terdiri dari deskripsi kerusakan, tingkat kerusakan dan prioritas perawatan yang harus dilakukan.	Sudah disusun buku PERJANA 2012	CLOSED
							Melakukan pelatihan terhadap tenaga pemeriksa dan perawatan jalur kereta api khususnya dalam pemahaman dan penerapan pedoman perawatan jalan rel	Sudah dilakukan diklap perawatan jalan rel pada bulan Januari 2017	CLOSED
							Melaksanakan pemeriksaan terhadap hasil pengelasan sambungan rel, yang dilakukan tiap 30 hari dengan menggunakan peralatan ultrasonik dan dilakukan oleh personel yang bersertifikat sesuai dengan ketentuan yang dipersyaratkan PM 32 Tahun 2011 tentang Standar dan Tata Cara Perawatan Prasarana Perkeretaapian.	Sudah dilakukan diklap pengelasan dengan mendatangkan ahli las dari Jerman pada tanggal 21 November 2016 di Rejosari dan pemeriksaan hasil sambungan dengan menggunakan alat ultrasonik oleh personel JJ	OPEN
							Memastikan ketersediaan rel maupun pelat sambung di regu pemeliharaan dalam lingkup wilayah tertentu (satuan kerja) untuk menangani pemeliharaan darurat.	Pengaduan rel baru (2016 = 50.400 m, 2017 = 30.000 m) dan plat sambung (2016 = 1.600 stel) digudang material Rejosari	CLOSED
							Memastikan bahwa pembuatan lubang pada badan rel (rail web) untuk baut pelat sambung harus dilakukan dengan menggunakan mesin pembuat lubang rel (rail drilling machine) dan tidak diperbolehkan menggunakan las pijar (oxyfuel cutting) dalam pembuatan lubang baut pada badan rel.	Sudah diinstruksikan kepada pegawai JJ (Qc, Kupt, Kaur, Satker) untuk larangan melubangi rel dengan brander guna meningkatkan keselamatan dan kenyamanan perka sesuai instruksi D3	CLOSED
							Memastikan prosedur pemasangan dan pengencangan baut pelat sambung sesuai dengan ketentuan yang telah diatur dalam PM 32 Tahun 2011 tentang Standar dan Tata Cara Perawatan Prasarana Perkeretaapian dan PERJANA	Sudah diinstruksikan kepada pegawai JJ (Qc, Kupt, Kaur, Satker) untuk melakukan perawatan sambungan sesuai SOP	CLOSED
							Menambahkan ballast sesuai ketentuan dan persyaratan teknis yang berlaku.	Penambahan ballast (2016 = 30.000 m3 dan 2017 = 16.500 m3)	CLOSED
							Melaksanakan pengelasan sambungan rel sesuai dengan metode pengelasan yang tepat (sebagaimana telah djabarkan dalam Buku Seri Perjana 2012 Seri 6A Metode Kerja Perawatan Jalan Rel Bagian 4 Pengelasan Thermis) dan dikerjakan oleh personil yang memiliki kompetensi di bidang pengelasan yang dibuktikan dengan sertifikat.	Sudah dilakukan penyeragaman standar metode pengelasan pada sambungan rel sebagai panduan pelaksanaan kerja di lapangan oleh tenaga dinas maupun oleh kontraktor agar diperoleh kualitas pengelasan yang baik dan dilakukan pelatihan untuk tenaga dinas dengan penerbitan sertifikat serta bukti sertifikat untuk tenaga kontraktor	CLOSED
61	Anjlok KA 3032 di Jalur I Emplasemen St. Durian, Sub Divre III.2 Tanjungkarang Sumatera Selatan (KNKT.16.03.02.02)	27-Mar-16	Final Report	18-Apr-17	Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Melaksanakan pengujian berkala terhadap jalur kereta api di wilayah Resort III.2.10 Peninjauan khususnya dan pengujian berkala pada jalur kereta api di wilayah Divre IV Tanjungkarang yang belum bersertifikat pada umumnya.	NIL	OPEN
							Meningkatkan pengawasan pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 95 Tahun 2010 tentang Tenaga Perawatan Prasarana Perkeretaapian melalui program sertifikasi, penerbitan Tanda Pengenal (Smart Card), bimbingan teknis, supervisi dan evaluasi kompetensi terhadap tenaga perawatan prasarana perkeretaapian khususnya di wilayah Divre IV Tanjungkarang.	NIL	OPEN
							Meningkatkan pengawasan pelaksanaan perawatan prasarana perkeretaapian dilakukan melalui program inspeksi dan audit keselamatan baik secara kuantitatif maupun kualitatif, khususnya untuk organisasi dan manajemen perawatan prasarana perkeretaapian di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) di Divre IV Tanjung Karang.	NIL	OPEN
							Dari hasil data lapangan diketahui di jalur I Emplasemen Stasiun Belimbing Airkaka terdapat cacat dan keausan rel yang berisiko terhadap keselamatan pengoperasian kereta api sehingga perlu diperimbangkan untuk dilakukan penggantian rel.	NIL	OPEN

NO	Investigasi <i>Investigation</i>	Tanggal Kejadian <i>Date of</i>	Sumber <i>Source</i>	Tanggal Dikeluarkan <i>Issued Date</i>	Penerima <i>Receiver</i>	Nomor <i>Number</i>	Rekomendasi Keselamatan <i>Safety Recommendation</i>	Respon <i>Response</i>	Status
1	2	3	4	5	6	7	8	9	9
							Merevisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 31 Tahun 2011 tentang Standar dan Tata Cara Pemeriksaan Prasarana Perkeretaapian khususnya batas nilai skilu jalan rel dalam item pemeriksaan kelurusan, kerataan dan kelandaian jalan rel serta pemeriksaan lengkung yang semula merupakan pemeriksaan harian menjadi pemeriksaan berjadwal dan menggunakan alat yang khusus digunakan untuk mengukur geometri jalan rel.	NIL	OPEN
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		Melakukan perawatan jalur kereta api di wilayah Sub Divre III.2 Tanjung Karang/Divre 4 Tanjungkarang sesuai dengan standar dan tata cara perawatan prasarana perkeretaapian yang disahkan oleh Direktur Jenderal Perkeretaapian.	NIL	OPEN
							Melakukan pengukuran TQI terhadap kondisi geometri jalur kereta api di wilayah Sub Divre III.2 Tanjung Karang/Divre 4 Tanjungkarang dengan menggunakan kereta ukur secara terjadwal dan mengevaluasi hasil pengukuran yang telah dilakukan untuk mengetahui kelaikan operasi jalur kereta api.	NIL	OPEN
							Dalam melakukan perawatan berkala pada sarana perkeretaapian harus berpedoman dengan standar, instruksi manual dan suku cadang yang diterbitkan oleh pabrik pembuat sarana perkeretaapian.	NIL	OPEN
							Melakukan pemasangan peralatan pendeteksi anjlokkan yang terhubung langsung dengan pipa udara tekan (<i>air brake pipe</i>) dalam sistem pengereman rangkaian gerbong dan/atau dapat memberikan peringatan awal ke awak sarana perkeretaapian agar proses pengereman dapat langsung dilakukan sesaat setelah terjadinya anjlokkan kereta api sehingga dampak kerusakan prasarana dan sarana perkeretaapian akibat anjlokkan dapat diminimalisir.	NIL	OPEN
62	Anjlokkan KRL 2473 di Emplasemen St. Manggarai, DAOP 1 Jakarta (KNKT.16.04.03.02)	6-Apr-16	Final Report	12-May-17	Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Melaksanakan audit keselamatan di St. Manggarai terutama terhadap manajemen perawatan perangkat persinyalan.	Mengingatkan penyelenggara prasarana untuk melakukan kewajiban dalam perawatan dan perbaikan kondisi prasarana termasuk fasilitas operasi, antara lain sistem persinyalan terutama perangkat wesel yang tidak sempurna di Stasiun Manggarai.	OPEN
							Melakukan pengawasan yang dilakukan dengan mekanisme audit keselamatan. Audit keselamatan di Daop I mencakup Stasiun Manggarai telah dimasukkan dalam program kegiatan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun Anggaran 2017.		OPEN
							Rekomendasi keselamatan yang ditujukan kepada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terutama mengenai manajemen perawatan perangkat persinyalan (dimulai dari SOP atau MI, pelaksanaan perawatan, evaluasi dan mekanisme pelaporan) akan menjadi catatan dalam pelaksanaan audit keselamatan sehingga mampu mengidentifikasi <i>hazard</i> dan <i>latent failure</i> di dalam organisasi perawatan di PT. Kereta Api Indonesia (Persero).		OPEN
							Dalam peningkatan kelaikan prasarana perkeretaapian di wilayah Daop I Jakarta, Direktorat Jenderal Perkeretaapian telah memprogramkan peningkatan sistem persinyalan di Stasiun Manggarai di tahun 2017 yang merupakan target pengembangan jaringan dan layanan kereta api perkotaan.		OPEN
							Melakukan koordinasi dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) c.q Daop I Jakarta terkait program peningkatan prasarana perkeretaapian, mencakup penggantian perangkat wesel yang telah melewati umur produktifnya, untuk menjamin reliabilitas perangkat serta secara lebih luas meningkatkan keselamatan operasi perkeretaapian.		OPEN
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		Menyesuaikan pedoman perawatan perangkat persinyalan terutama motor wesel yang spesifik sesuai dengan <i>Maintenance Instructions</i> yang dikeluarkan pabrikan dan tidak bersifat umum untuk semua jenis/tipe motor wesel.	NIL	OPEN
							Melaksanakan overhaul peralatan persinyalan terutama motor wesel sebagaimana ditetapkan dalam Surat Edaran Direktur Pengelolaan Prasarana Nomor 8/KI.102/KA-2016 tanggal 27 Mei 2016 tentang Pedoman Penggantian dan/atau Overhaul Peralatan Sinyal, Telekomunikasi dan Listrik Aliran Atas secara berkala pada Periode Waktu Tertentu untuk mengembalikan performa peralatan ke nilai spesifikasi yang dipersyaratkan.	NIL	OPEN

NO	Investigasi <i>Investigation</i>	Tanggal Kejadian <i>Date of</i>	Sumber <i>Source</i>	Tanggal Dikeluarkan <i>Issued Date</i>	Penerima <i>Receiver</i>	Nomor <i>Number</i>	Rekomendasi Keselamatan <i>Safety Recommendation</i>	Respon <i>Response</i>	Status
1	2	3	4	5	6	7	8	9	Status
							Mengevaluasi laporan pemeriksaan dan perawatan sistem persinyalan (riwayat perawatan peralatan persinyalan/log book) sehingga semua tindakan dapat ditelusur untuk menjamin reliabilitas peralatan persinyalan serta <i>cost-effectiveness</i> perangkat.	NIL	OPEN
							Meningkatkan perawatan dengan membuat instruksi kerja yang detail sehingga seluruh personel perawatan perangkat persinyalan menghasilkan kualitas perawatan yang sama.	NIL	OPEN
							Meningkatkan mekanisme pelaporan apabila ditemukan ketidaknormalan pada sistem persinyalan dan tindak lanjut yang dilakukan untuk menangani kondisi tersebut.	NIL	OPEN
63	Anjlokkan KRL 1517 di Emplasemen St. Manggarai, DAOP 1 Jakarta (KNKT.16.05.04.02)	18-May-16	Final Report	30-May-17	Direktorat Jenderal Perkeretaapian			Mengingatkan kewajiban penyelenggara prasarana untuk melakukan perawatan kondisi prasarana termasuk fasilitas operasi yakni sistem persinyalan terutama perangkat wesel yang tidak sempurna di Stasiun Manggarai.	CLOSED
							NIL	Melakukan pengawasan yang dilakukan dengan mekanisme audit keselamatan. Audit Keselamatan di Daop I yang mencakup pula Stasiun Manggarai telah direncanakan dalam program pada Tahun Anggaran 2017.	CLOSED
								Melakukan koordinasi dengan PT. KAI (Persero) terkait peningkatan prasarana perkeretaapian, terutama pemasangan <i>rail lubricant</i> untuk mengurangi keausan rel luar pada jalur dengan lengkung kecil dalam upaya untuk meningkatkan keselamatan perjalanan KA.	CLOSED
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		Melakukan penggantian rel yang sudah melampaui batas keausan maksimum yang diijinkan pada jalur hilir di Km 5+100 s.d Km 5+600 antara St. Manggarai – St. Mampang sesuai dengan mekanisme perawatan jalan rel yang dipersyaratkan dalam PM 32 Tahun 2011 tentang Standar dan Tata Cara Perawatan Prasarana Perkeretaapian.	NIL	OPEN
							Memasang <i>rail lubricant</i> untuk mengurangi keausan rel luar pada jalur dengan lengkung kecil.	NIL	OPEN
64	Anjlokkan KA 3015 di Petak jalan antara St. Ketapang - St. Negararatu, Lampung (KNKT 16.09.06.02)	19-Sep-16	Draft Final Report	14-Jul-17	Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Memastikan agar operator sarana perkeretaapian mengikuti standar AAR: <i>Wheel and Axle Manual section 2 Recommended Wheel Shop Practices</i> nomor 3C8 dalam melakukan penomoran pada as roda.	Dalam Proses Tanggapan	OPEN
							Memastikan agar personel UTR pada operator tersertifikasi oleh lembaga sertifikasi yang berwenang sesuai SNI ISO 9712:2008 tentang Uji Tak Rusak – Kualifikasi dan Sertifikasi Personel (ISO 9712:2005, IDT).	Dalam Proses Tanggapan	OPEN
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		Memastikan agar as roda yang memiliki tanda angka dan/atau cacat pada permukaan as roda agar tidak digunakan kembali (<i>scrap</i>).	Dalam Proses Tanggapan	OPEN
							Agar teknik inspeksi keretakan permukaan as roda mengikuti Manual Pengoperasian dan Pemeliharaan untuk Gerbong KKBW dan Standar AAR: <i>Manual of Standards and Recommended Practices (MSRP), Section G-II, Wheel and Axle Manual (G-II Manual), Recommended Wheel Shop Practices, Wheel Shop Inspection.</i>	Dalam Proses Tanggapan	OPEN
							Melakukan UTR terlebih dahulu sebelum as roda digunakan kembali untuk memastikan as roda dalam kondisi baik (tidak cacat).	Dalam Proses Tanggapan	
							Memastikan bahwa semua standar dan manual khususnya yang terkait dengan bogie gerbong di penyelenggara perkeretaapian telah dipahami dan diaplikasikan oleh semua personil yang ada di lapangan.	Dalam Proses Tanggapan	OPEN
							Memberikan pelatihan kepada personil/ tenaga perawatan sarana dalam hal pengetahuan penyebab – penyebab kegagalan komponen sarana agar perlakuan serupa tidak terulang kembali.	Dalam Proses Tanggapan	OPEN
							Memberikan sertifikasi kepada personel UTR yang dilengkapi dengan sertifikat dari lembaga sertifikasi yang berwenang sesuai SNI ISO 9712:2008 tentang Uji Tak Rusak – Kualifikasi dan Sertifikasi Personel (ISO 9712:2005, IDT).	Dalam Proses Tanggapan	OPEN
65	Anjlokkan KRL 1479A di KM 2 + 200/300 EMLASEMEN ST. JATINEGARA DAOPS I JAKARTA (KNKT 17.03.01.02)	15-Mar-17	Final Report	30-May-17	Direktorat Jenderal Perkeretaapian		Melakukan pengujian berkala jalan rel lengkung di St. Jatinegara agar memenuhi kelaikan teknis dan operasi sesuai dengan spesifikasi teknis jalur KA yang ditetapkan dalam PM 60 Tahun 2012 tentang Persyaratan Teknis Jalur Kereta Api	NIL	OPEN
					PT. Kereta Api Indonesia (Persero)		Mengevaluasi kembali periode perawatan berkala jalan rel lengkung dengan mempertimbangkan berbagai aspek.	NIL	OPEN