

REKOMENDASI SEGERA

Nomor : KNKT/001/2/IV/REK.KJ/14

KECELAKAAN ANTARA KA 108 MENOREH JURUSAN JAKARTA ST. PASAR SENEN-
SEMARANG ST. PONCOL DENGAN MOBIL BUS PO. HARYANTO B-7036-VGA DI JPL
101 KM 36 + 4/5 JALAN BOSIH DESA WANASARI, KECAMATAN CIBITUNG,
BEKASI, JAWA BARAT, SABTU, 8 MARET 2014, PUKUL 08.30 WIB

1. KRONOLOGIS

Pada hari Sabtu, 8 Maret 2014 pukul 07.30 WIB mobil bus B-7036-VGA yang dioperasikan oleh PO. Haryanto membawa rombongan anak yatim piatu sebanyak 36 orang dari arah Kampung Telar, Tambelang menuju Mampang.

Pada hari yang sama, pukul 07.45 WIB berangkat KA 108 Menoreh yang terdiri dari 11 kereta yang terdiri dari 1 (satu) lokomotif, 8 (delapan) kereta penumpang, 1 (satu) kereta makan dan 1 (satu) kereta aling-aling, membawa penumpang dari St. Senen Jakarta menuju St. Poncol Semarang.

Pada saat mobil bus B-7036-VGA akan melintas di perlintasan sebidang nomor 101 km 36 + 4/5, sirine yang menunjukkan kereta akan melintas berbunyi dan petugas yang berada di perlintasan sebidang menghentikan mobil bus PO. Haryanto sambil berlari ke arah palang pintu yang terbuat dari bambu lalu menurunkannya. Mobil bus sempat berhenti namun ketika melihat petugas tersebut berlari ke arah palang pintu, mobil bus kembali melaju dan melintasi perlintasan sebidang. Melihat hal tersebut, petugas kembali menaikkan palang pintu agar mobil bus tidak terjebak di perlintasan sebidang. Dari arah berlawanan masuk 2 (dua) sepeda motor. Oleh karena kereta sudah dekat dan bagian belakang mobil bus masih berada di atas rel, maka KA 108 Menoreh menabrak bagian belakang sebelah kanan mobil bus PO. Haryanto. Kecelakaan terjadi pada pukul 08.30 WIB. Pada saat itu kondisi cuaca berawan namun tidak terjadi hujan. Batas pandang horizontal yang cukup baik dan kondisi lalu lintas padat.

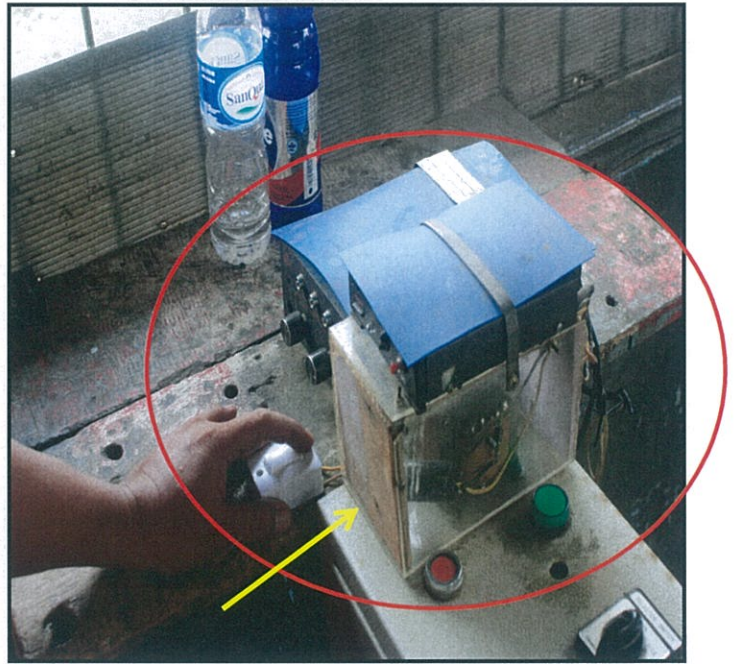
Akibat dari kecelakaan tersebut, mobil bus B-7036-VGA terdorong dan berputar sejauh 6,2 meter dari titik tabrakan dan KA 108 Menoreh mengalami kerusakan pada lokomotif. Kecelakaan ini juga mengakibatkan 2 (dua) sepeda motor yang berada di arah berlawanan mengalami kerusakan karena tersambar badan mobil bus.

Kecelakaan tersebut mengakibatkan 38 orang luka-luka yang terdiri dari 36 orang penumpang mobil bus B-7036-VGA dan 2 (dua) orang pengemudi sepeda motor. Seluruh korban dievakuasi oleh masyarakat setempat dan aparat daerah ke beberapa Rumah Sakit terdekat yaitu: Rumah Sakit Sentra Medika, Rumah Sakit Ridhoko Salma, Rumah Sakit Mitra Keluarga Bekasi Timur, Rumah Sakit Adam Thalib dan Rumah Sakit Umum Daerah Kabupaten Bekasi. Sementara informasi yang diperoleh Tim Investigasi, untuk menghindari amukan massa baik pengemudi maupun pembantu pengemudi mobil bus tersebut mengamankan diri.

2. FAKTA DAN FAKTOR YANG MEMPENGARUHI

Dari investigasi dan penelitian awal yang dilakukan Komite Nasional Keselamatan Transportasi, ditemukan fakta – fakta di tempat kejadian dan faktor yang mempengaruhi sebagai berikut:

- a. Palang pintu perlintasan dari arah Tambelang menuju Cibitung ataupun sebaliknya dalam kondisi rusak. Palang pintu perlintasan sementara dari arah Cibitung menuju Tambelang terbuat dari bambu, untuk menaikkan dan menurunkan dilakukan secara manual oleh petugas.
- b. Tidak ada genteng;
- c. Sirine yang ada di pos penjaga pintu perlintasan sebidang tidak standar (rakitan sendiri);
- d. Rambu perpotongan sebidang jalur ganda dilengkapi dengan sirine dan sepasang lampu merah yang berkedip bergantian dalam kondisi tidak berfungsi;
- e. Untuk melihat arah datangnya kereta api dari arah St. Tambun ke arah St.Cikaran, petugas penjaga palang pintu memasang kaca spion pada sisi kiri gardu penjagaan;
- f. Ketinggian permukaan rel kereta api di perlintasan sebidang ke arah Cikarang lebih tinggi dibandingkan dengan permukaan jalan di antara rel-rel adalah antara 3,5 cm – 6,5 cm.
- g. Marka tengah jalan dalam kondisi buram;
- h. Tidak terdapat marka tepi jalan;
- i. Rambu-rambu yang ada di sekitar lokasi kejadian tidak lengkap;
- j. Tidak ada ruang bebas pandang bagi pengemudi mobil bus terhadap kedatangan kereta api yang akan melintas baik dari arah Tambun menuju Cikarang atau sebaliknya.
- k. Kontour jalan pada perlintasan sebidang dari arah Tambelang menuju Cibitung dari batas palang pintu 1 (satu) ke rel 1 menurun, dari rel 1 sampai rel 4 permukaan jalan datar dan dari rel 4 menanjak sampai batas palang pintu 2 dengan sudut kemiringannya 38° .
- l. Telah ditandatangani perjanjian kerjasama antara PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi I Jakarta dengan Pemerintah Kabupaten Bekasi tentang Penanganan Perlintasan Kereta Api Sebidang di Wilayah Kabupaten Bekasi pada tanggal 5 September 2005;



Gambar 1. Sirine yang berada di dalam Pos Penjaga Palang Pintu Perlintasan merupakan rakitan sendiri



Gambar 2. Kaca spion yang digunakan untuk melihat kereta yang datang dari arah St. Tambun menuju ke arah Stasiun Cikarang



Gambar 3. Rambu dilarang berjalan terus, wajib berhenti sesaat dan meneruskan perjalanan setelah mendapat kepastian aman dari lalu lintas arah lainnya serta rambu larangan berjalan terus pada persilangan sebidang lintasan kereta api jalur ganda dalam kondisi rusak dan tertutup oleh pohon.



Gambar 4. Rambu peringatan bahwa ada perlintasan sebidang jalur ganda dalam kondisi baik (arah Cibitung menuju Tambelang)



Gambar 5. Rambu tanda hati-hati dalam kondisi baik (arah Cibitung menuju Tambelang)



Gambar 6. Rambu perpotongan sebidang jalur ganda dilengkapi dengan sirine dan sepasang lampu merah yang berkedip bergantian dalam kondisi tidak berfungsi



Gambar 7. Palang pintu perlintasan dari arah Cibitung menuju Tambelang terbuat dari bambu



Gambar 8. Palang pintu perlintasan yang berada di sebelah kiri dari arah Tambelang menuju Cibitung dalam kondisi rusak / tidak berfungsi



Gambar 9. Rambu dilarang berjalan terus, wajib berhenti sesaat dan meneruskan perjalanan setelah mendapat kepastian aman dari lalu lintas arah lainnya berada di sebelah kanan jalan dari arah Tambelang menuju Cibitung



Gambar 10. Rambu peringatan bahwa ada perlintasan sebidang jalur ganda dalam kondisi baik (arah Tambelang menuju Cibitung)



Gambar 11. Rambu yang menunjukkan adanya perlintasan kereta api yang tidak berpenjaga dalam kondisi tertutup pohon



Gambar 12. Rambu tanda hati-hati dalam kondisi baik (arah Tambelang menuju Cibitung)

3. ANALISA FAKTA DAN FAKTOR YANG MEMPENGARUHI

a. Rambu-rambu Lalu Lintas

- 1) Rambu lalu lintas yang menunjukkan adanya jalur kereta api ganda terdapat disisi kiri dan kanan baik dari arah Tambelang maupun dari arah Cibitung dan dalam kondisi bagus namun peletakannya kurang mendapat perhatian dari pengemudi. (Periksa gambar 4 dan 10)
- 2) Kondisi rambu-rambu lalu lintas di tempat kejadian tidak lengkap, rusak dan terhalang ranting pohon. Hal ini memungkinkan rambu-rambu tersebut tidak menarik perhatian pengemudi mobil bus. (Periksa gambar 3 dan 11)

b. Kondisi jalan

Kontour jalan pada perlintasan sebidang dari arah Tambelang menuju Cibitung dari batas palang pintu 1 (satu) ke rel 1 menurun, dari rel 1 sampai rel 4 permukaan jalan datar dan dari rel 4 menanjak sampai batas palang pintu 2 dengan sudut kemiringannya 38° .

c. Mobil bus B-7036-VGA

- 1) Secara administrasi mobil bus B-7036-VGA laik operasi. Masa uji berkala berlaku sampai dengan 18 Agustus 2014.
- 2) Mobil bus membawa muatan sebanyak 36 orang tidak termasuk pengemudi.
- 3) Adanya perbedaan tinggi antara permukaan rel dan permukaan aspal jalan sepanjang perlintasan setinggi 5,5 cm serta permukaan jalan menanjak dengan sudut kemiringan vertical 38° menyebabkan laju mobil bus tersebut menjadi tersendat saat melintas di perlintasan sebidang nomor 101 KM 36 + 4/5.

Pada saat benturan terjadi, mobil bus B-7036-VGA terdorong dan berputar sejauh 6,2 meter dari titik tabrakan dan sebagian badan kendaraan menutup jalan dari arah Cibitung menuju Tambelang.

d. KA 108 MENOREH

Rangkaian KA 108 Menoreh terdiri dari 11 kereta yang terdiri dari 1 (satu) lokomotif, 8 (delapan) kereta penumpang, 1 (satu) kereta makan dan 1 (satu) kereta aling-aling.

Kecelakaan tersebut mengakibatkan KA 108 Menoreh mengalami kerusakan pada lokomotif CC.20363 dan diganti dengan Lokomotif CC.20163. KA 108 berangkat kembali pada pukul 10.49 WIB. Lokomotif CC.20363 yang rusak ditarik ke Balai Yasa Yogyakarta.

e. Palang Pintu Perlintasan

Palang pintu perlintasan dari arah Tambelang menuju Cibitung ataupun sebaliknya dalam kondisi rusak. Palang pintu perlintasan sementara dari arah Cibitung menuju Tambelang terbuat dari bambu, untuk menaikkan dan menurunkan dilakukan secara manual oleh petugas. Hal ini menyebabkan mobil bus B-7036-VGA yang melaju dari arah Tambelang menuju Cibitung dapat menerobos palang pintu perlintasan.(Periksa gambar 7 dan 8).

4. RANGKUMAN

Pada hari Sabtu, 8 Maret 2014 pukul 08.30 WIB telah terjadi kecelakaan antara KA 108 Menoreh dengan mobil bus PO Haryanto B-7036-VGA karena kedua moda transportasi tersebut berada pada satu lintasan sebidang. Kecelakaan terjadi karena ruang bebas kereta api (lintasan kereta api) terhalang oleh bagian belakang mobil bus. Mobil bus bisa berada pada ruang bebas kereta api karena dipengaruhi oleh rangkaian faktor-faktor yang berkontribusi pada kecelakaan tersebut, sebagai berikut:

- a. Palang pintu perlintasan dari arah Tambelang menuju Cibitung ataupun sebaliknya dalam kondisi rusak. Palang pintu perlintasan sementara dari arah Cibitung menuju Tambelang terbuat dari bambu, untuk menaikkan dan menurunkan dilakukan secara manual oleh petugas.
- b. Tidak ada genteng;
- c. Untuk melihat arah datangnya kereta api dari arah St. Tambun ke arah St.Cikarang, petugas penjaga palang pintu memasang kaca spion pada sisi kiri gardu penjagaan;
- d. Ketinggian permukaan rel kereta api di perlintasan sebidang ke arah Cikarang lebih tinggi dibandingkan dengan permukaan jalan di antara rel-rel adalah antara 3,5 cm – 6,5 cm.
- e. Rambu-rambu yang ada di sekitar lokasi kejadian tidak lengkap;
- f. Tidak ada ruang bebas pandang bagi pengemudi mobil bus terhadap kedatangan kereta api yang akan melintas baik dari arah Tambun menuju Cikarang atau sebaliknya.
- g. Kontour jalan pada perlintasan sebidang dari arah Tambelang menuju Cibitung dari batas palang pintu 1 (satu) ke rel 1 menurun, dari rel 1 sampai rel 4 permukaan jalan datar dan dari rel 4 menanjak sampai batas palang pintu 2 dengan sudut kemiringannya 38°.

5. REKOMENDASI SEGERA

Investigasi terhadap kecelakaan ini masih terus berlangsung. Banyaknya aspek yang terkait terhadap terjadinya kecelakaan ini memerlukan data serta pendalaman analisa yang lebih integral dan komprehensif.

Untuk mencegah terjadinya kecelakaan serupa, diperlukan rekomendasi safety bersifat segera (immediate recommendations) yang berisi tindak keselamatan (safety actions) untuk dilaksanakan oleh instansi terkait sesegera mungkin setelah terjadinya kecelakaan ini.

Sebagai hasil dari investigasi awal, berdasarkan fakta-fakta dan faktor-faktor yang mempengaruhi (contribution factors), KNKT menerbitkan rekomendasi segera sebagai berikut :

a. Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan

Untuk segera melaksanakan inventarisasi, pengawasan dan evaluasi kinerja pada seluruh perlintasan sebidang khususnya yang berada di wilayah Jabodetabek.

b. Dinas Perhubungan Kabupaten Bekasi

- 1) Memperbaiki dan melengkapi rambu-rambu lalu lintas yang berada pada ruas jalan sebelum dan sesudah perlintasan sebidang JPL 101 KM 36 + 4/5.
- 2) Memperbaiki palang pintu perlintasan yang rusak, baik dari arah Tambelang ke arah Cibitung maupun arah sebaliknya.

c. Dinas Kebersihan, Pertamanan dan Pemadam Kebakaran Kabupaten Bekasi

Memangkas dan merapikan ranting dan daun pohon yang menutupi rambu-rambu lalu lintas baik sebelum maupun sesudah perlintasan sebidang JPL 101 KM 36 + 4/5.

d. Manajemen PO Haryanto

- 1) Menerapkan sistem manajemen keselamatan pada perusahaan otobus.
- 2) Melaksanakan pendidikan dan pelatihan tentang keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan terhadap awak mobil bus.

Dikeluarkan di : Jakarta
Pada tanggal : 2 April 2014

**KETUA KOMITE NASIONAL
KESELAMATAN TRANSPORTASI**


TATANG KURNIADI, PSC., SH., MM.
Marsekal Muda TNI (Purn.)