



**RINGKASAN**

**HASIL INVESTIGASI**

**KECELAKAAN TRANSPORTASI**

**LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN**

**TAHUN 2007**



**KOMITE NASIONAL  
KESELAMATAN TRANSPORTASI (KNKT)**

**DEPARTEMEN PERHUBUNGAN  
NOPEMBER 2007**

*Keselamatan merupakan pertimbangan utama KNKT untuk mengusulkan rekomendasi keselamatan sebagai hasil suatu penyelidikan dan penelitian.*

*KNKT menyadari bahwa dalam pengimplementasian suatu rekomendasi kasus yang terkait dapat menambah biaya operasional dan manajemen instansi/pihak terkait.*

*Para pembaca sangat disarankan untuk menggunakan informasi laporan KNKT ini hanya untuk meningkatkan dan mengembangkan keselamatan transportasi;*

*Laporan KNKT tidak dapat digunakan sebagai dasar untuk menuntut dan menggugat di hadapan peradilan manapun.*

## KATA PENGANTAR

### **Assalamu'alaikum Wr. Wb**

Puji syukur kami panjatkan kepada Allah SWT karena atas karunia – Nya, penyusunan Ringkasan Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi Lalu Lintas Angkutan Jalan Tahun 2007 dapat diselesaikan. Adapun Ringkasan Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi Lalu Lintas Angkutan Jalan Tahun 2007 merupakan salah satu dari kewajiban KNKT untuk mempublikasikan hasil-hasil penelitian kecelakaan yang telah dilakukan kepada pengambil kebijakan, masyarakat dan para pengguna jasa transportasi.

Ringkasan Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi Lalu Lintas Angkutan Jalan Tahun 2007 ini berisi tentang sinopsis kejadian kecelakaan, kesimpulan penyebab terjadinya kecelakaan dan rekomendasi keselamatan yang telah disampaikan oleh KNKT kepada pihak-pihak terkait.

Diharapkan dengan diterbitkannya ringkasan hasil investigasi ini, dapat memberikan informasi dan pelajaran bagi kita semua sehingga dapat bersama-sama meningkatkan keselamatan transportasi yang merupakan kewajiban kita semua. Amin.

Jakarta, 28 Desember 2007

KOMITE NASIONAL  
KESELAMATAN TRANSPORTASI

Ketua



TATANG KURNIADI

## DAFTAR ISI

<i>KATA PENGANTAR.....</i>	<i>II</i>
<i>DAFTAR ISI .....</i>	<i>III</i>
<i>STATISTIK KECELAKAAN LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN TAHUN 2007.....</i>	<i>1</i>
<i>INVESTIGASI DAN PENELITIAN KECELAKAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TABRAKAN ANTARA MOBIL BARANG BK. 8537 RD DENGAN MOBIL BARANG BG. 8746 Y DI RUAS JALAN RAYA PRABUMULIH - PALEMBANG KM. 71,5 DESA LEMBAK KABUPATEN MUARA ENIM, PALEMBANG TANGGAL 10 MEI 2007.....</i>	<i>2</i>
<i>INVESTIGASI DAN PENELITIAN KECELAKAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TABRAKAN ANTARA MINIBUS KUPJ DENGAN BUS ALS DAN TRUK FUSO DI JALAN LINTAS SUMTERA MEDAN RANTAU PRAPAT ASAHAN, MEDAN TANGGAL 6 JUNI 2007.....</i>	<i>5</i>
<i>INVESTIGASI DAN PENELITIAN KECELAKAAN TUNGGAL, MOBIL BUS AKAP JATUH KE DALAM JURANG DAN MASUK SUNGAI, LUBUK DENDAM, TANJUNG SAKTI, LAHAT, SUMATERA SELATAN TANGGAL 10 JUNI 2007.....</i>	<i>8</i>
<i>INVESTIGASI DAN PENELITIAN KECELAKAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN BUS LIMAS MASUK JURANG, JEMBATAN CIKUNDUL, PUNCAK, CIANJUR, JAWA BARAT TANGGAL 7 JULI 2007.....</i>	<i>10</i>
<i>LAPORAN INVESTIGASI DAN PENELITIAN KECELAKAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TABRAKAN ANTARA BUS DOA IBU DENGAN MOBIL ELF DI JALAN RAYA NAGREK KM 37 NAGREK, BANDUNG TANGGAL 13 JULI 2007.....</i>	<i>16</i>
<i>TABRAKAN ANTARA BUS PARIWISATA FAJAR TRANSPORT BERNOMOR POLISI B. 7061 WB DENGAN MOBIL FEROZA BERNOMOR POLISI B. 8901 BZ DI RUAS JALAN CIJAMBE, KECAMATAN CIJAMBE, KABUPATEN SUBANG, JAWA BARAT, 29 JULI 2007.....</i>	<i>19</i>
<i>TERBAKARNYA BUS KH 7014 GI MILIK YESSOE TRAVEL DI JALAN TJILIK RIWUT KM 10 KASONGAN KABUPATEN KATINGAN, KALIMANTAN TENGAH 24 NOVEMBER 2007.....</i>	<i>23</i>



**STATISTIK KECELAKAAN LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN**  
**TAHUN 2007**

KECELAKAAN LLAJ	TAHUN					
	2007					
	Tabrakan	Terguling	Terbakar	Lain - lain	Jumlah	Presentase

<i>Status Investigasi</i>						
Diinvestigasi KNKT	5	2	1	0	<b>8</b>	4.47%
Diinvestigasi Ditjen Hubdat	127	13	4	27	<b>171</b>	95.53%
<b>Total</b>	<b>132</b>	<b>15</b>	<b>5</b>	<b>27</b>	<b>179</b>	100%
<b>Presentase</b>	73.74%	8.38%	2.79%	15.08%		100%

<i>Korban Jiwa (diinvestigasi)</i>						
Meninggal	62	32	13	0	<b>107</b>	43.50%
Cedera berat	61	34	4	0	<b>99</b>	40.24%
Cedera ringan	22	18	0	0	<b>40</b>	16.26%
<b>Total</b>	<b>145</b>	<b>84</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>246</b>	100%
<b>Presentase</b>	59%	34.15%	6.91%	0%		100%

<i>Korban Jiwa (diinvestigasi oleh Hubdat)</i>						
Meninggal	179	7	0	14	<b>200</b>	19.90%
Cedera berat	244	5	1	49	<b>299</b>	29.75%
Cedera ringan	340	94	9	63	<b>506</b>	50.35%
<b>Total</b>	<b>763</b>	<b>106</b>	<b>10</b>	<b>126</b>	<b>1005</b>	100%
<b>Presentase</b>	76%	10.55%	1.00%	13%		87%



**INVESTIGASI DAN PENELITIAN KECELAKAAN LALU LINTAS DAN  
ANGKUTAN JALAN TABRAKAN ANTARA MOBIL BARANG BK. 8537  
RD DENGAN MOBIL BARANG BG. 8746 Y DI RUAS JALAN RAYA  
PRABUMULIH - PALEMBANG KM. 71,5  
DESA LEMBAK KABUPATEN MUARA ENIM, PALEMBANG  
TANGGAL 10 MEI 2007**

**SINOPSIS**



Pada sekitar pukul 23.45 WIB, di ruas jalan raya Prabumulih - Palembang KM. 71.5 lintas Sumatera desa Lembak, kecamatan Lembak, kabupaten Muara Enim, provinsi Sumatera Selatan. Kamis, 10 Mei 2007 sebuah mobil barang bernomor polisi BK 8537 RD yang membawa 10 (sepuluh) orang penumpang melaju dari arah desa Cengal, Oki menuju arah kabupaten Lahat dengan kecepatan tinggi. Mobil barang BK 8537 RD

tiba-tiba oleng ke kanan dan pada saat bersamaan melaju mobil barang bernomor polisi BG 8746 Y yang mengangkut karet dari arah berlawanan sehingga terjadi tabrakan. Di tempat peristiwa tabrakan itu terjadi tidak terlihat tanda-tanda adanya pengereman yang dilakukan, baik oleh mobil barang bernomor polisi BK 8537 RD maupun oleh mobil barang bernomor polisi BG 8746 Y penumpang yang berada di bak belakang mobil barang BK 8537 RD itu ikut terpelempar keluar, sementara posisi mobil barang tersebut sempat terguling dan melintang di tengah jalan



Sedangkan mobil barang BG 8746 Y terguling di bahu jalan dengan muatan karet yang berhamburan. Dalam kecelakaan tersebut 10 (sepuluh) orang meninggal dunia di tempat kejadian, 2 (dua) orang mengalami luka berat. Korban yang meninggal adalah 9 (sembilan) diantaranya penumpang dan pengemudi mobil barang BK 8537 RD dan sedangkan seorang lagi meninggal adalah pengemudi mobil barang bernopol BG 8746 Y. Seluruh korban dievakuasi ke rumah sakit Prabumulih.

Dari fakta-fakta yang dikumpulkan KNKT diketahui bahwa faktor-faktor kemungkinan penyebab kecelakaan tersebut adalah akibat (1) Penggunaan kendaraan yang tidak sesuai dengan peruntukannya; (2) Kondisi jalan baik dan lurus; (3) Kondisi malam hari; (4) Tidak diketahui faktor kelelahan pengemudi; (5) Diperoleh informasi dari berbagai sumber, antara lain dari



petugas laka dari Polsek Lembak sistem manajemen operasi mobil barang milik PT. London Sumatera (PT Lonsum) Tbk kurang memberi waktu istirahat bagi pengemudi bahkan cenderung dipaksakan.



KNKT menemukan bahwa faktor keselamatan berlalu lintas kendaraan penumpang seperti yang ditetapkan dalam peraturan perundangan lalu lintas angkutan jalan tidak dipenuhi oleh hampir sebagian besar operator mobil barang yang ada di Palembang, antara lain: PP Nomor 44 Tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi, pasal 240 ayat 2 (dua) bahwa waktu kerja bagi pengemudi kendaraan umum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah 8 (delapan) jam sehari, ayat 3 (tiga) bahwa pengemudi kendaraan umum setelah mengemudikan kendaraannya selama 4 (empat) jam berturut-turut, harus diberikan istirahat sekurang - kurangnya setengah jam, Pasal 241 ayat 2 (dua) bahwa pengusaha angkutan umum harus melakukan penggantian pengemudi dengan pengemudi pengganti setelah jangka waktu sebagaimana dimaksud dalam pasal 240 ayat 2 (dua) dan 4 (empat) dilampaui. Pasal 22 dan 23 tentang tata cara berlalulintas, PP Nomor 43 Tahun 1993 Pasal 17 dan 18 tentang perlengkapan jalan, Pasal 52 tentang gerakan lalu lintas kendaraan motor khususnya tentang tata cara melewati, Pasal 69 tentang penggunaan sabuk pengaman. Hasil dari investigasi dan penelitian oleh KNKT, disampaikan dalam bentuk beberapa rekomendasi kepada Departemen Perhubungan c.q. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Dinas Perhubungan Pemerintah Daerah Sumatera Selatan, Dinas Perhubungan Kota Muara Enim dan Dinas Perhubungan Daerah lainnya dan Dinas Pekerjaan Umum Daerah Sumatera Selatan.



## **KESIMPULAN**

Hasil investigasi tim di lokasi kejadian kecelakaan antara kedua mobil barang dapat di simpulkan sebagai berikut :

1. Saat kejadian diketahui bahwa kendaraan dioperasikan dengan kecepatan tinggi;
2. Lebar jalan 7.1 meter, lalu lintas yang tidak padat, cuaca malama hari, tidak hujan dan lurus dapat memicu pengemudi untuk mengemudikan kendaraannya dengan kecepatan tinggi dan mengantuk;
3. Jumlah waktu istirahat pengemudi dan waktu bekerjanya tidak diatur dengan jelas oleh PT. Tenaga Inti Global selaku operator. Hal tersebut mempengaruhi sistem manajemen angkutan;
4. Pengawasan dan penegakan hukum terhadap kedisiplinan dan pelanggaran para pengemudi oleh petugas perlu ditingkatkan.
5. Penyebab kecelakaan adalah kelelahan pengemudi karena mengemudikan kendaraan dengan jarak jauh, waktu tempuh yang lama dan tidak ada pengemudi cadangan.

## **REKOMENDASI KESELAMATAN**

### **1. Kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat**

Melakukan pengawasan dan menindak bagi mobil barang yang tidak sesuai peruntukannya. Tidak mengizinkan kepada Dinas Perhubungan Kabupaten/ Kota yang tidak memiliki alat pengujian yang melakukan proses pengujian kendaraan bermotor. Memberikan pembinaan kepada penguji pertama kendaraan yang tidak melakukan pembuatan no uji pada rangka kendaraan.

### **2. Kepada Dinas Perhubungan Propinsi Sumatera Selatan**

Dilakukan pemasangan rambu di kawasan TKP dan sekitarnya serta melakukan pengecatan marka jalan.

### **3. Kepada Dinas Perhubungan Muara Enim**

- a. Dianggarkan untuk pemasangan rambu dan pengecatan marka di kawasan TKP;
- b. Larangan terhadap mobil barang yang digunakan untuk mengangkut orang dengan melakukan pengawasan di jalan.

### **4. Kepada Aparat Penegak Hukum Terkait**

- a. Untuk melakukan pengawasan dan penindakan secara ketat terhadap mobil barang yang melakukan pelanggaran.
- b. Menahan bukti-bukti seperti buku uji kendaraan, untuk pemeriksaan lebih lanjut.



## INVESTIGASI DAN PENELITIAN KECELAKAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TABRAKAN ANTARA MINIBUS KUPJ DENGAN BUS ALS DAN TRUK FUSO DI JALAN LINTAS SUMATERA MEDAN RANTAU PRAPAT ASAHAN MEDAN TANGGAL 6 JUNI 2007

### SINOPSIS



Pada hari Rabu tanggal 6 Juni 2007 ± pukul 07.00 WIB 1 (satu) unit kendaraan angkutan penumpang yang dioperasikan oleh Koperasi Usaha Pinggir Jalan memulai operasinya dengan trayek Medan - Aek Jamu. Sekitar pukul 11.40 WIB saat minibus KUPJ tiba di Jalinsum Medan - Rantau Prapat Desa Pulau Maria Kecamatan Simpang Empat Kabupaten Asahan, dengan menghidupkan klakson panjang minibus KUPJ mencoba mendahului truk colt diesel yang berada di depannya. Setelah berhasil mendahului truk colt diesel, dengan kecepatan ± 80 km/jam minibus KUPJ mencoba mendahului truk fuso yang berada di depannya. Pada saat berusaha mendahului truk fuso, minibus KUPJ menghidupkan klakson panjang agar truk fuso mengurangi kecepatan guna memberikan jalan. Namun truk fuso tidak mengurangi kecepatan dan dari arah berlawanan meluncur bus ALS dengan kecepatan ± 80 km/jam. Saat posisi minibus KUPJ sejajar dengan truk fuso, minibus KUPJ menambah kecepatan agar dapat mendahului truk fuso. Bus ALS memberi peringatan dengan menghidupkan lampu dim kepada minibus KUPJ agar minibus KUPJ berjalan di jalurnya tetapi pengemudi minibus KUPJ tetap berjalan di jalur salah dan menambah kecepatan agar dapat mendahului truk fuso. Melihat minibus KUPJ tetap berjalan di jalur salah dan berusaha mendahului truk fuso, bus ALS kembali memberi lampu dim dan mengurangi kecepatan serta berjalan agak ke kiri. Oleh karena jarak antara minibus KUPJ dan bus ALS sangat dekat maka tabrakan tidak dapat dihindari.



Dalam kecelakaan ini 10 (sepuluh) orang meninggal dunia yaitu 7 (tujuh) orang meninggal ditempat dan 3 (tiga) orang meninggal setelah mendapat perawatan. Tabrakan itu juga mengakibatkan 7 (tujuh) orang luka berat dan 4 (empat) orang luka ringan. 19 (sembilan belas) orang korban adalah penumpang dan pengemudi yang berada di minibus KUPJ yang gagal mendahului



truk fuso dan 2 (dua) orang korban adalah penumpang dan pengemudi bus ALS. Seluruh penumpang dievakuasi ke Klinik Harapan Kita Desa Mekarsari Kisaran Asahan.

KNKT mengetahui bahwa faktor-faktor kemungkinan penyebab kecelakaan tersebut adalah: (1) Akibat sistem manajemen keuangan minibus KUPJ di Medan yang menggunakan sistem setoran. (2) Pengemudi minibus KUPJ yang tidak melihat kondisi dari arah berlawanan saat hendak mendahului kendaraan lain. (3) Kondisi jalan yang tidak ada median baik garis utuh maupun putus-putus dan tidak terdapat marka tepi baik tepi sebelah kanan maupun sebelah kiri serta rambu-rambu lalu lintas seperti batas kecepatan maksimum.



Dari kecelakaan ini KNKT menemukan bahwa faktor keselamatan berlalu lintas kendaraan penumpang seperti yang ditetapkan dalam peraturan perundangan lalu lintas angkutan kota Bandar Lampung tidak dipenuhi oleh hampir sebagian besar operator angkutan kota yang ada di sana, antara lain: UU Nomor 14 Tahun 1992 Pasal 18 tentang persyaratan pengemudi, Pasal 22 dan 23 tentang tata cara berlalulintas, PP Nomor 42 Tahun 1993 Pasal 3 & 4 tentang pemeriksaan dan ruang lingkup pemeriksaan, PP Nomor 43 Tahun 1993 Pasal 17 dan 18 tentang perlengkapan jalan, Pasal 19 - 27 tentang marka jalan, Pasal 28 - 30 tentang alat pemberi isyarat lalu lintas, Pasal 52 tentang gerakan lalu lintas kendaraan motor khususnya tentang tata cara melewati, Pasal 69 tentang penggunaan sabuk pengaman.

Sebagai hasil dari investigasi dan penelitian oleh KNKT, disampaikan beberapa rekomendasi kepada Departemen Perhubungan c.q. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan Dinas Perhubungan Propinsi Sumatera Utara.



### **KESIMPULAN:**

Hasil investigasi tim di lokasi kejadian kecelakaan antara minibus KUPJ, truk fuso dan bus ALS dapat di simpulkan sebagai berikut :

1. Minibus KUPJ berjalan di jalur salah dan tidak melihat kondisi dari arah berlawanan saat hendak mendahului kendaraan di depannya;
2. Minibus KUPJ membawa penumpang sebanyak 19 orang. Daya angkut minibus KUPJ di KIR 17 orang;
3. Lebar jalan 6 meter dan tidak ada median yang berupa garis utuh maupun putus-putus juga marka batas tepi jalan baik sebelah kanan maupun sebelah kiri serta rambu lalu lintas seperti rambu batas kecepatan maksimum sehingga memacu pengemudi untuk mengemudikan kendaraannya dengan kecepatan tinggi dan melewati jalur.

### **REKOMENDASI KESELAMATAN**

#### **1. Kepada Dinas Perhubungan Propinsi Sumatera Utara**

- Meninjau kembali keberadaan beberapa unit kendaraan yang masih menggunakan warna, logo, merek dan KPS milik KUPJ;
- Untuk lebih memperketat pemberian ijin trayek setiap angkutan umum yang beroperasi;
- Memasang rambu-rambu lalu lintas sesuai dengan ketentuan pada lokasi kecelakaan khususnya (rambu peringatan jalan turunan, rambu peringatan jalan tanjakan, rambu batas kecepatan, rambu larangan mendahului).

#### **2. Kepada Dinas Perhubungan Kota Medan**

- Membuat marka pembatas tepi baik di sebelah kanan maupun kiri;
- Membuat median baik berupa garis utuh maupun garis putus-putus;
- Memberi lampu penerangan jalan sepanjang lintas jalan Sumatera Medan-Rantau Parapat yang kondisinya menanjak dan menurun.

Demikian agar dapat diperhatikan sebagai masukan untuk keputusan kebijakan tindak lanjut dalam rangka memperbaiki tingkat keselamatan transportasi lalu lintas jalan di masa yang akan datang



**INVESTIGASI DAN PENELITIAN KECELAKAAN TUNGGAL, MOBIL  
BUS AKAP JATUH KE DALAM JURANG DAN MASUK SUNGAI,  
LUBUK DENDAM, TANJUNG SAKTI, LAHAT, SUMATERA SELATAN  
TANGGAL 10 JUNI 2007**

**SINOPSIS**

Pada hari Minggu tanggal 10 Juni 2007 terjadi insiden bus PO Lubuk Tapi Ekspres Jurusan Palembang - Manna (Bengkulu) dengan 15 penumpang termasuk sopir, kenek dan mekanik jatuh ke jurang dengan kedalaman  $\pm$  132 meter di kawasan Desa Lubuk Dendam, Kecamatan Tanjung Sakti Kabupaten Lahat. Lokasi kejadian berjarak 5 km sebelum perbatasan Propinsi Sumsel dan Bengkulu di bagian bawah jurang terdapat sungai Manna berarus deras.

Peristiwa tersebut baru diketahui masyarakat setempat pada hari Senin tanggal 11 Juni 2007 pukul 08.00 WIB setelah seorang penumpang selamat bernama Zubir (45 tahun) meloncat dari dalam bus. Sedangkan bus tersebut terseret arus sungai Manna sejauh  $\pm$  120 meter pada posisi bus terbalik dengan bagian roda menghadap ke atas menyembul di permukaan air dan bus tersangkut batu. Diduga sebelum kejadian bus AKAP yang dikemudikan Feri Antoni (25) berusaha menghindari rindangnya pohon di pinggir jalan semapt mengenai kaca depan mobil yang dikemudikan sopir dan membanting ke kiri namun nahas bus jatuh ke jurang.

**KESIMPULAN AWAL**

Kemungkinan penyebab kasus kecelakaan Bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) Lubuk Tapi Ekspres di Desa Lubuk Dendam, Tanjung Sakti Kabupaten Lahat disebabkan adanya human error, dimana pengemudi Bus AKAP (Antar Kota antar Provinsi) BD 3500 LB melakukan kesalahan dengan melintas pada bahu jalan dekat tepi jurang yang dalam dan dasarnya sungai Manna.



### **REKOMENDASI**

**A. Direktur Jenderal Perhubungan Darat**

Agar Direktur Jenderal Perhubungan Darat menerapkan sanksi yang jelas, implementatif kepada perusahaan yang tidak tertib dalam mengoperasikan kendaraannya;

**B. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan**

Agar Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan dilakukan pemasangan perlengkapan jalan (rambu, guard rail, delineator) di kawasan TKP (Tempat Kejadian Perkara) dan sekitarnya serta melakukan pembuatan marka jalan;

**C. Kepala dinas Perhubungan Kabupaten Lahat**

Agar Kepala dinas Perhubungan Kabupaten Lahat menganggarkan biaya untuk pemasangan perlengkapan jalan (rambu, guard rail, delineator) dan pembuatan marka jalan di kawasan TKP;



## INVESTIGASI DAN PENELITIAN KECELAKAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN BUS LIMAS MASUK JURANG, JEMBATAN CIKUNDUL, PUNCAK, CIANJUR, JAWA BARAT

TANGGAL 7 JULI 2007.

### SINOPSIS



Pada hari Sabtu tanggal 7 Juli 2007, ± pukul 07.30 WIB bus PO limas mengangkut rombongan sebanyak 54 orang dari SMP Islam Ar-Ridho menuju Taman Cibodas. Rombongan terdiri dari siswa dan staf pengajar SMP Islam Ar-Ridho. ± pukul 10.20 WIB saat tiba di jalan turunan Ciloto menjelang pertigaan Kota Bunga, Cimacan ± 100 meter sebelum jembatan Cikundul, bus tersebut oleng. Bus menabrak beberapa kendaraan yang meluncur

dari arah berlawanan. Kendaraan tersebut antara lain sepeda motor, Mitsubishi colt 100 pick up dan Toyota kijang. Setelah menabrak beberapa kendaraan tersebut, bus kembali ke jalur sebelah kiri dan menabrak Daihatsu Ferosa serta Toyota Kijang yang berada di depannya. Kemudian bus kembali ke jalur sebelah kanan menabrak tembok dan pagar jembatan lalu jatuh ke dalam jurang dengan kedalaman ± 15 meter.



Dalam kecelakaan ini 14 orang meninggal dunia di lokasi kejadian, 1 (satu) orang meninggal dunia dalam perjalanan menuju rumah sakit, 1 (satu) orang meninggal setelah mendapat perawatan. Kecelakaan ini juga mengakibatkan 28 (dua puluh delapan) orang mengalami luka berat dan 14 (empat belas) orang luka ringan. Semua korban adalah penumpang, pengemudi dan kernet yang berada di bus limas serta pengemudi motor juga penumpang Daihatsu Ferosa.

Seluruh korban kecelakaan dievakuasi ke Rumah Sakit Cimacan, Rumah Sakit Hasan Sadikin Bandung, PMI Bogor dan RSUD Cianjur.

KNKT mengetahui bahwa faktor-faktor kemungkinan penyebab kecelakaan tersebut adalah akibat (1) pengemudi yang tidak bisa mengemudikan kendaraannya dengan baik (2) kondisi jalan yang tidak ada median permanen sehingga menimbulkan keinginan pengemudi untuk mengemudikan kendaraannya dengan cepat.



Sebagai hasil dari investigasi dan penelitian oleh KNKT, disampaikan beberapa rekomendasi kepada Departemen Perhubungan c.q. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Dinas Perhubungan Cianjur, Dinas Pekerjaan Umum dan Polwil Bogor.

### **KESIMPULAN:**

Hasil investigasi tim di lokasi kejadian kecelakaan antara minibus KUPJ, truk fuso dan bus ALS dapat di simpulkan sebagai berikut :

#### **A. Aspek Manusia**

Dari investigasi dan penelitian yang dilakukan diperoleh kemungkinan penyebab utama dari aspek manusia adalah pengemudi memacu kencang kendaraannya (ngebut) dan tidak dapat menguasai/mengendalikan lagi kendaraannya, dengan keterangan sebagai berikut :

1. Pengemudi memacu kencang kendaraannya untuk mendahului dua kendaraan yang ada di depannya dengan menggunakan jalur yang berlawanan. Ketika hal itu dilakukan pengemudi bus sepertinya tidak mengetahui di jalur itu adanya sepeda motor dan arus lalu lintas lainnya di jalur itu. Karena dianggap sangat mendadak pengemudi bus mencoba menghindarkan kecelakaan dengan manuver kendaraannya kembali ke jalurnya bukan dengan pengereman, tetapi ia tidak dapat menghindarkan dengan sepenuhnya. Tabrakan dengan sepeda motor tidak dapat dihindari dan disusul dengan mobil berikutnya. Ketika ia berusaha kembali ke jalurnya, ia kembali menabrak Daihatsu Ferosa dan Toyota Kijang secara beruntun. Tabrakan yang beruntun tersebut membuat pengemudi bus semakin kehilangan kendalidan tidak dapat menguasai kendaraannya diketahui bahwa pengemudi yang bersangkutan kurang memiliki pengalaman dan ketrampilan untuk menempuh rute yang dilalui. Hal ini juga tercermin dari pengakuan pihak pengusaha yang menyatakan kendaraan dan pengemudi merupakan cadangan untuk melayani reguler bukan untuk khusus untuk pelayanan wisata yang karakteristiknya lintasannya berbeda.
2. Karena karakteristik rute/lintasan berbeda, memberi kecenderungan penggunaan sistem kendali kecepatan dengan cara yang tidak tepat, sehingga sistem rem bekerja/berfungsi dengan tidak optimal (sering diistilahkan dengan mbagel yaitu kanvas rem dan tromol mengalami peningkatan suhu yang signifikan karena penggunaan setengah rem dalam jangka waktu lama atau masuknya partikel debu yang menyebabkan gesekan diantara kanvas rem dan tromol).



3. Kemungkinan psikologis/emosi pengemudi terpengaruh oleh kondisi lalu lintas yang di alami sebelumnya yang di indikasikan dari waktu keberangkatan dari Depok  $\pm$  Pukul 07.15 WIB dan tiba di Cimacan (lokasi kecelakaan)  $\pm$  Pukul 10.20 WIB (waktu tempuh dari Depok ke Cimacan selama  $\pm$  3 jam) dianggap lama sehingga ketika ada peluang jalan yang lebih bebas pengemudi Bus cenderung untuk memacu Bus lebih tinggi.

#### **B. Aspek Sarana**

Dari investigasi dan penelitian yang dilakukan diperoleh kemungkinan penyebab utama dari aspek sarana adalah kendaraan/bus tersebut tidak diuji dengan baik dan tidak dirawat dengan semestinya, dengan dengan keterangan sebagai berikut :

1. Kurang telitinya pemeriksaan kendaraan bermotor pada pengujian berkala kendaraan bermotor, banyak bagian - bagian kendaraan yang ditemukan menunjukkan kondisi yang lemah, tidak terpasang dengan semestinya, tidak menggunakan suku cadang yang tidak wajar;
2. Pemeliharaan dan perawatan kendaraan dilakukan dengan tidak semestinya, diantaranya :
  - Ikatan per ke frame yang dilas.
  - Cover rem tidak terpasang.
  - Stabilizer diganjal dengan bahan yang tidak wajar.
  - Kabel Spedometer yang tidak dipasang / lepas.
  - Beberapa baut stabilizer yang tidak terpasang.

#### **C. Aspek Prasarana**

Dari investigasi dan penelitian yang dilakukan diperoleh kemungkinan penyebab utama dari aspek prasarana adalah dengan kondisi geometrik jalan yang ada di lokasi, fasilitas perlengkapan jalan sangat kurang serta tidak adanya alat bantu untuk mengendalikan kecepatan, dengan keterangan sebagai berikut :

1. Geometrik jalan yang menurun panjang dan menikung pada lokasi sekitar kecelakaan memberikan kecenderungan pengemudi untuk memacu kecepatan dan tidak menyadari adanya kendaraan lain karena adanya tikungan.
2. Fasilitas perlengkapan jalan (rambu, marka, petunjuk, peringatan, APILL) kurang memadai baik secara jumlah, penempatan dan persyaratan. Adanya marka garis tengah putus-putus yang memberi peluang kendaraan untuk menyalib menjelang lokasi kejadian sangat berbahaya.
3. Tidak ada pembatasan kecepatan secara hukum, dan perlengkapan jalan yang membantu pengendalian kecepatan.



#### **D. Aspek Lingkungan**

Dari investigasi dan penelitian yang dilakukan diperoleh kemungkinan penyebab utama dari aspek lingkungan prasarana adalah situasi di sekitar lokasi kejadian memiliki ruang pandang yang tidak bebas, karena adanya pohon dan bangunan (bengkel radiator) di tikungan menjelang lokasi kejadian sangat menghalangi ruang pandang pengemudi untuk mengantisipasi medan jalan dan kondisi lalu lintas di depan.

#### **E. Aspek Operasional Angkutan**

Dari investigasi dan penelitian yang dilakukan diperoleh kemungkinan bahwa aspek operasional angkutan dapat turut mendukung terjadinya kecelakaan, yaitu : Dengan adanya masa liburan sekolah yang menumbuhkan permintaan jasa angkutan pariwisata seringkali dimanfaatkan oleh operator untuk mengoptimalkan dan mengkonsentrasikan armadanya untuk pelayanan pariwisata, sehingga Bus yang bukan untuk pariwisata pun dioperasikan untuk pelayanan wisata. Hal ini melanggar ketentuan perizinan karena menimbulkan perubahan fungsi operasional armada dan karakteristik pelayanan.

#### **F. Aspek Kegawatdaruratan**

Dari investigasi dan penelitian yang dilakukan diperoleh kemungkinan aspek penanganan kegawatdaruratan dapat mendukung bertambahnya fatalitas korban, dengan keterangan sebagai berikut :

1. Lokasi/posisi akhir kendaraan yang mengalami kecelakaan berada di bawah jembatan ( $\pm$  15 meter) sehingga dalam melakukan evakuasi memiliki kesulitan tersendiri dan membutuhkan ketrampilan untuk penanganan korban pada pertolongan pertama dan kecepatan pemberian bantuan medis. Karena tidak terpenuhinya hal tersebut secara baik, maka di antaranya terdapat korban meninggal dunia karena kehabisan darah;
2. Administrasi rumah sakit yang harus dilalui menyebabkan lambannya penanganan medis yang seharusnya segera dilakukan untuk menyelamatkan korban. Salah satunya akibat kurangnya pelayanan dan kesiapan pihak asuransi dalam menjamin biaya penanganan medis gawat darurat (saat tersebut hari libur).



## **REKOMENDASI KESELAMATAN**

### **A. Aspek Sumber Daya Manusia**

1. Agar masing-masing operator angkutan dapat secara berkala melakukan peningkatan ketrampilan dan kemampuan pengemudi tentang tata cara mengemudi yang baik dan benar serta penyesuaian sistem kendaraan dengan karakteristik jalan dan lingkungan;
2. Perlunya penugasan pengemudi yang berpengalaman dan memiliki keterampilan untuk menempuh rute/tujuan yang akan di capai;
3. Perlu pengklasifikasian yang jelas antara pengemudi Bus reguler dan Pariwisata, mengingat keduanya memiliki karakteristik yang berbeda.

### **B. Aspek Sarana**

1. Agar unit yang bertanggung jawab pada penentuan kelulusan uji berkala dapat meningkatkan ketelitian dan keakuratan serta ketegasan dalam pemeriksaan dan penentuan kelulusan teknis laik jalan kendaraan bermotor.
2. Agar masing-masing operator dapat melakukan peningkatan dan pengawasan dalam pemeliharaan dan perawatan kendaraan bermotor serta penggunaan suku cadang yang memenuhi persyaratan.

### **C. Aspek Prasarana**

1. Khusus marka jalan garis tengah yang putus-putus menjelang tempat kejadian kecelakaan agar diubah menjadi marka garis tengah utuh.
2. Agar instansi yang bertanggung jawab dalam hal penyediaan fasilitas perlengkapan jalan dapat melakukan penambahan fasilitas perlengkapan jalan berupa paku jalan (Roas strud) pada jalur Puncak.
3. Pembatasan kecepatan maksimal dengan menempatkan rambu batas kecepatan maksimal (Tabel 2A No. 9)
4. Pemasangan pita penggaduh pada beberapa lokasi yang dianggap rawan kecelakaan
5. Pemasangan/pengadaan jalur penyelamat pada beberapa lokasi turunan panjang (Escape Ramp)
6. Rambu dan papan peringatan yang memenuhi persyaratan
7. Perlu kajian/peninjauan tentang desain geometrik jalan pada lokasi kecelakaan.



**E. Aspek Lingkungan**

1. Agar pemerintah daerah atau instansi yang bertanggung jawab dalam hal keselamatan lalu lintas pada lokasi kecelakaan dapat membebaskan/menertibkan keberadaan bangunan, pohon-pohon, gambar/tanda-tanda (seperti reklame/iklan) yang mengganggu pandangan dan konsentrasi pengemudi atau yang membuat kerancuan terhadap rambu-rambu dan petunjuk keselamatan berlalu lintas.
2. Perlu dilakukan pengadaan dan pembuatan rambu-rambu lalu lintas yang memenuhi persyaratan seperti yang ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.

**D. Aspek Operasional Angkutan**

1. Perlu pengawasan terhadap perbedaan penggunaan yang jelas dan tegas antara kendaraan/Bus untuk keperluan trayek reguler dan Bus pariwisata termasuk kendaraan cadangannya.
2. Pemberian perizinan khususnya izin insidental dilakukan sesuai dengan ketentuan perundangan yang berlaku.

**F. Aspek Kegawatdaruratan**

1. Perlunya peningkatan kecepatan dan ketepatan penanganan evakuasi korban kecelakaan lalu lintas untuk mengurangi fatalitas korban.
2. Perlunya kecepatan penanganan pertolongan medis dan rumah sakit serta pelayanan kemudahan, khususnya terkait dengan jaminan asuransi.



## LAPORAN INVESTIGASI DAN PENELITIAN KECELAKAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TABRAKAN ANTARA BUS DOA IBU DENGAN MOBIL ELF DI JALAN RAYA NAGREK KM 37 NAGREK, BANDUNG TANGGAL 13 JULI 2007

### SINOPSIS



Mobil Penumpang Umum (Elf ) Z 7539 TC dengan penumpang penuh melebihi kapasitas (19 orang) melaju dari arah Bandung menuju Tasikmalaya dengan kecepatan tinggi mendahului kendaraan Elf lainnya dan dari arah berlawanan datang melaju dengan cepat Bus Doa Ibu Z 7586 HB yang juga sedang mendahului kendaraan lainnya, sehingga tidak terhindarkan lagi kecelakaan tabrakan kedua kendaraan tersebut dengan titik tumburan berada ditengah jalan. Saat terjadi tabrakan kendaraan Elf terlempar di bahu jalan di depan rumah makan Mak Ecot, kondisi Elf mengalami kerusakan parah, atap terbuka dan terlipat kebelakang mengakibatkan banyak korban penumpang meninggal terjepit, supir diduga meninggal seketika akibat terjepit stir yang melesak kedalam akibat benturan dengan sisi kanan bus .



pagar Show Room tersebut.

Beberapa saat setelah peristiwa kecelakaan terjadi, langsung ditangani oleh Polsek Nagrek dibantu oleh penduduk yang berada disekitar lokasi kecelakaan, para korban segera dievakuasi ke Puskesmas Cicalengka dan RS. Hasan Sadikin Bandung.

Dalam kecelakaan ini 11 (sebelas) orang meninggal dunia yaitu 9 (sembilan) orang merupakan penumpang Elf sedangkan 2 (dua) orang merupakan pengemudi bus Doa Ibu dan Elf. Tabrakan itu juga mengakibatkan 11 (sebelas) orang luka berat dan 8 (delapan) orang luka ringan. Korban terbanyak berasal dari kendaraan Elf. Seluruh penumpang dievakuasi ke Puskesmas Cicalengka dan RS. Hasan Sadikin Bandung.



Dari kecelakaan ini KNKT menemukan bahwa faktor keselamatan berlalu lintas kendaraan penumpang seperti yang ditetapkan dalam peraturan perundangan lalu lintas angkutan kota Bandar Lampung tidak dipenuhi oleh hampir sebagian besar operator angkutan kota yang ada di sana, antara lain: UU Nomor 14 Tahun 1992 Pasal 18 tentang persyaratan pengemudi, Pasal 22 dan 23 tentang tata cara berlalulintas, PP Nomor 42 Tahun 1993 Pasal 3

& 4 tentang pemeriksaan dan ruang lingkup pemeriksaan, PP Nomor 43 Tahun 1993 Pasal 17 dan 18 tentang perlengkapan jalan, Pasal 19 - 27 tentang marka jalan, Pasal 28 - 30 tentang alat pemberi isyarat lalu lintas, Pasal 52 tentang gerakan lalu lintas kendaraan motor khususnya tentang tata cara melewati, Pasal 69 tentang penggunaan sabuk pengaman.

Sebagai hasil dari investigasi dan penelitian oleh KNKT, disampaikan beberapa rekomendasi kepada Menteri Perhubungan, Polri dan Dinas Perhubungan Propinsi Jawa Barat.

## **KESIMPULAN**

Hasil investigasi tim di lokasi kejadian kecelakaan antara bus Doa Ibu dengan kendaraan Elf dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Kondisi laik jalan kedua kendaraan secara administrasi masih laik jalan yang dibuktikan dengan masa berlaku wajib uji.
2. Pada lokasi kecelakaan tidak dilengkapi dengan rambu-rambu peringatan dan batas kecepatan. Hal ini membuat pengemudi menjadi kurang waspada.
3. Operasional angkutan umum elf dan doa ibu yang cenderung saling mendahului untuk mendapatkan pada kantong-kantong penumpang yang menyebabkan pengemudi berusaha meningkatkan kecepatan kendaraan.
4. Faktor kelebihan muatan (overloading) kendaraan Elf dan kecepatan yang tinggi menyebabkan pengemudi tidak dapat mengendalikan kendaraannya saat mendahului kendaraan lain. Ketidak seimbangan kendaraan Elf karena adanya beberapa penumpang yang bergantung dipintu, hal ini membuat kendaraan miring ke kiri dan bagi pengemudi kendaraan ini agak sulit dikendalikan untuk menghindari bus saat menyusul kendaraan Elf lainnya.
5. Faktor kesengajaan manusia mengoperasikan kendaraan dengan muatan yang telah melebihi kapasitas kendaraan serta kesalahan perhitungan saat menyusul kendaraan lain merupakan salah satu kemungkinan penyebab terjadinya kecelakaan.



### **REKOMENDASI KESELAMATAN**

Berdasarkan temuan dan fakta awal pada kecelakaan jalan raya tabrakan bus Doa Ibu No.Pol.Z 7586 HB, KNKT berpendapat perlu untuk mengusulkan beberapa rekomendasi kepada Yth. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Dinas Perhubungan dan Polri yang perlu ditindak lanjuti dengan tujuan agar dapat meningkatkan keselamatan dan mencegah terjadinya kecelakaan serupa. Langkah-langkah yang perlu diambil sebagai berikut:

1. Kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat
  - a. Perlu dilakukan pengkajian mengenai penerapan pembatasan kecepatan kendaraan mobil penumpang jenis bis pada mesin kendaraan, mengingat kendaraan yang melibatkan mobil penumpang jenis bus frekuensinya cukup tinggi setiap tabrakan dan menimbulkan korban meninggal dunia cukup banyak;
  - b. Pemasangan rambu-rambu sejenisnya yang terdiri dari:
    - 1) Rambu tanjakan dan turunan;
    - 2) Rambu larangan kecepatan kendaraan;
    - 3) Rambu rumah makan.
2. Kepada Dinas Perhubungan Propinsi Jawa Barat

Agar melakukan pengawasan dan penindakan operasional angkutan umum dalam trayek di terminal dan di jalan terutama mengenai jumlah penumpang yang melebihi kapasitas kendaraan.



**TABRAKAN ANTARA BUS PARIWISATA FAJAR TRANSPORT BERNOMOR  
POLISI B. 7061 WB DENGAN MOBIL FEROZA BERNOMOR POLISI B.  
8901 BZ DI RUAS JALAN CIJAMBE, KECAMATAN CIJAMBE,  
KABUPATEN SUBANG, JAWA BARAT,  
29 JULI 2007**

**SINOPSIS**



Pada sekitar pukul 15.00 WIB, di ruas jalan Cijambe, Kecamatan Cijambe, Kabupaten Subang Jawa Barat yang berjarak sekitar 17 Km dari kota Subang. Pada Minggu, 29 Juli 2007 sebuah bus pariwisata Fajar Transport bernomor polisi B 7061 WB yang membawa 60 (enam puluh) orang penumpang karyawan PT. Paralon melaju usai berwisata ke Ciater, Subang. menuju Cimanggis melaju dengan kecepatan tinggi.

Bus pariwisata Fajar Transport bernomor polisi B 7061 WB tiba-tiba menabrak dari belakang angkutan kota jurusan Subang-CiJambe yang kebetulan kosong. Mobil angkutan kota terdorong kekanan jalan dan masuk ke kolam ikan milik keluarga Gapin. Pada waktu berikutnya muncul dari arah berlawanan mobil Feroza bernomor polisi B 8901 BZ dari arah Jatimas Desa Kumpay.



sehingga tertabrak, terseret bus dan terhimpit sebuah rumah penduduk. Dalam kecelakaan tersebut 8 (delapan) orang meninggal dunia di tempat kejadian, 5 (lima) orang luka ringan, korban yang meninggal adalah 8 (delapan) semuanya penumpang dan pengemudi mobil Feroza B 8901 BZ, sedangkan 5 (lima) orang luka ringan adalah penumpang bus pariwisata Fajar Transport . Seluruh korban dievakuasi ke Rumah

Sakit Umum Daerah Subang. Dari fakta - fakta yang dikumpulkan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) diketahui bahwa faktor - faktor kemungkinan penyebab terjadinya kecelakaan tersebut adalah akibat dari :

- Sistem pengereman bus pariwisata Fajar Transport bernomor polisi 7601 WB yang tidak bekerja secara efektif dan juga kondisi ban yang sudah tidak baik;
- Kondisi keadaan jalan yang menurun dan berliku;



- Tidak diketahui faktor phisis kelelahan pengemudi dan pengalaman pengemudi pada jalur yang akan dilalui.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menemukan bahwa faktor keselamatan berlalu lintas kendaraan penumpang seperti yang ditetapkan dalam Peraturan Perundangan Lalu Lintas Angkutan Jalan tidak dipenuhi oleh hampir sebagian besar operator bus yang ada di Jakarta pada khususnya dan seluruh Indonesia pada umumnya, antara lain: PP Nomor 44 Tahun 1993, tentang kendaraan dan pengemudi. Pasal 22 dan 23 tentang tata cara berlalu lintas, PP Nomor 43 Tahun 1993 Pasal 17 dan 18 tentang perlengkapan jalan, Pasal 52 tentang gerakan lalu lintas kendaraan motor khususnya tentang tata cara melewati, Pasal 69 tentang penggunaan sabuk pengaman.

Hasil dari investigasi dan penelitian oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi, disampaikan dalam bentuk beberapa rekomendasi kepada Departemen Perhubungan c.q. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Dinas Perhubungan Pemerintah Daerah Subang Jawa Barat, Dinas Perhubungan Kota Subang dan Dinas Perhubungan Daerah lainnya serta Dinas Pekerjaan Umum Daerah Jawa Barat.

## **KESIMPULAN**

Hasil investigasi tim di lokasi kejadian kecelakaan antara bus pariwisata Fajar Transport B 7061 WB dan mobil Feroza B 8901 BZ dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Saat kejadian diketahui bahwa kendaraan bus pariwisata Fajar Transport dioperasikan dengan kecepatan tinggi;
2. Kondisi jalan yang bagus, menurun dan berliku, cuaca sore hari cerah, tidak hujan dapat memicu pengemudi untuk mengemudikan kendaraannya dengan kecepatan tinggi;
3. Perawatan dan pergantian komponen yang ada pada bus pariwisata Fajar Transport B 7061 WB tidak dilakukan dengan baik oleh PO. Fajar Transport selaku operator dan hal tersebut akan mempengaruhi sistem manajemen angkutan;
4. Pengawasan dan penegakan hukum terhadap kedisiplinan dan pelanggaran para pengemudi oleh petugas perlu ditingkatkan, dimana jumlah penumpang dan pengemudi yang berada di mobil Feroza berjumlah 8 (delapan) orang penumpang, ini sangat mengganggu konsentrasi pengemudi.
5. Penyebab kecelakaan adalah kondisi sistem pengereman yang tidak terawat serta kondisi jalan yang menurun dan berliku;
6. Dengan tidak adanya pelampung ketinggian isi minyak rem yang terdapat pada tabung resevoir minyak rem yang berada di dekat dek bawah penumpang, maka pengemudi tidak mengetahui kondisi isi minyak rem yang berada di panel kontrol depan pengemudi (dekat kemudi);



7. Untuk mengetahui keberadaan isi dari minyak rem terlebih dahulu harus mengecek kebawah kolong kendaraan dan jika parts tersebut berfungsi maka indikator yang berada di depan pengemudi akan menyala (tanda peringatan).
8. Pada saat bis tersebut menabrak kendaraan pertama yang berada di depan bis yakni angkot, pengemudi sudah harus dapat mengantisipasi laju bis agar segera dapat berhenti secara mendadak untuk tidak lagi menabrak kendaraan yang datang dari arah yang berlawanan.

## **REKOMENDASI**

### **A. Kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat**

Melakukan pengawasan dan menindak bagi perusahaan bus yang kondisinya tidak terawat serta lebih intensif melakukan pembinaan berupa pendidikan, pelatihan dan pengawasan terhadap pengemudi angkutan penumpang dan barang mengenai peraturan - peraturan yang harus ditaati selama mengemudi guna untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas pada titik - titik rawan kecelakaan juga melaksanakan audit keselamatan terhadap perusahaan otobus.

### **B. Kepada Dinas Perhubungan Propinsi Jawa Barat**

Melengkapi kelengkapan keselamatan jalan pada sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan agar lebih mendapat perhatian, seperti melakukan pemasangan rambu di kawasan TKP dan sekitarnya serta melakukan pengecatan marka jalan terutama pada titik - titik rawan kecelakaan juga menertibkan kendaraan umum yang izin trayeknya habis atau tidak ada.

### **C. Kepada Dinas Perhubungan Subang**

- Dianggarkan untuk pemasangan rambu dan pengecatan marka disekitar lokasi kawasan TKP guna mengurangi tingkat kecelakaan;
- Larangan terhadap mobil penumpang yang digunakan untuk mengangkut orang melebihi kapasitas tempat duduk selain mobil penumpang umum.

### **D. Kepada Aparat Penegak Hukum**

Untuk melakukan pengawasan dan penindakan secara ketat terhadap kendaraan bus yang melakukan pelanggaran terutama pelanggaran batas kecepatan dan garis marka jalan, berupa hukuman, sanksi, denda dan menempatkan petugas lalu lintas terutama pada titik - titik rawan kecelakaan.



Kelengkapan sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan agar lebih diperhatikan oleh instansi terkait, seperti perbaikan kerusakan jalan yang kurang memenuhi standard keselamatan dan pemasangan rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan ditempat - tempat yang tepat guna mencegah terjadinya kecelakaan dan mendukung kelancaran berlalu lintas bagi para pengguna jalan. Demikian laporan investigasi dan penelitian penyebab kecelakaan transportasi darat disampaikan agar dapat diperhatikan sebagai masukan untuk keputusan kebijakan tindak lanjut dalam rangka memperbaiki tingkat keselamatan transportasi lalu lintas jalan raya di masa akan datang.

Namun demikian penyebab kecelakaan lalu lintas di jalan tidak semata - mata hal ini disebabkan oleh satu faktor saja (faktor kesalahan manusia), tetapi merupakan kombinasi dari beberapa faktor.



**TERBAKARNYA BUS KH 7014 GI MILIK YESSOE TRAVEL DI JALAN  
TJILIK RIWUT KM 10 KASONGAN KABUPATEN KATINGAN,  
KALIMANTAN TENGAH  
24 NOVEMBER 2007**

**SINOPSIS**



Pada hari Sabtu tanggal 24 November 2007, 1 (satu) unit bus dengan nomor kendaraan KH 7014 GI yang dioperasikan oleh PT. Yessoe Travel diberangkatkan pada ± pukul 18.00 WIB (meskipun dijadwalkan berangkat pada pukul 16.00 WIB) dengan trayek Pangkalan Bun - Sampit - Palangkaraya - Banjarmasin dan mengangkut 36 (tiga puluh enam) orang penumpang serta 2 (dua) kernet.

Dalam perjalanan, 1 (satu) orang penumpang naik dan di Simpang Pembuang turun 1 (satu) orang penumpang. Tiba di Terminal Sampit, 4 (empat) orang penumpang turun dan 12 (dua belas) orang naik ke bus KH 7014 GI. Dengan demikian bus KH 7014 GI mengangkut 44 (empat puluh empat) penumpang menuju Palangkaraya.



Dalam perjalanan, bus KH 7014 GI berhenti (dengan mesin hidup) sebanyak 3 (tiga) kali yaitu di Warung Asembaru, Terminal Sampit dan Kasongan. ± 30 meter setelah Kasongan yaitu di jalan Tjilik Riwut Km 10 pengemudi mencium bau yang sangat menusuk hidung. Pengemudi menghentikan kendaraan dan mematikan mesin dan lampu serta meminta penumpang untuk keluar dari bus. Setelah itu pengemudi memeriksa kabin mesin dan melihat adanya api. Pengemudi

meminta kernet untuk mengambil air dalam jergen guna memadamkan api. Namun api tidak dapat dipadamkan dan dengan cepat menjalar dengan asap berwarna hitam pekat memenuhi ruangan bus. Kernet 1 dan 2 segera turun untuk membuka pintu bus. Penumpang yang sedang tertidur menjadi panik saat melihat ruangan bus gelap dipenuhi asap hitam. Oleh karena api berasal dari kabin mesin depan, para penumpang berebutan keluar melalui pintu belakang.



Langkah para penumpang sedikit terganggu disebabkan oleh adanya ban cadangan yang diletakkan awak bus di depan pintu bagian belakang.

Dalam kecelakaan ini 13 (tiga belas) orang meninggal dunia (yaitu 12 {dua belas} orang meninggal di tempat dan 1 {satu} orang meninggal setelah mendapat perawatan) serta 4 (empat) orang luka berat. Korban meninggal dibawa ke RSUD Katingan dan korban yang luka berat dibawa ke RS Doris Sylvanus. Korban bus KH 7014 GI meninggal terbanyak adalah penumpang yang berada di bangku depan.

Berdasarkan investigasi, KNKT menemukan bahwa faktor-faktor kemungkinan penyebab kecelakaan tersebut adalah: (1) Tidak adanya perlengkapan keselamatan berupa alat pemecah kaca dan tabung pemadam kebakaran; (2) Pengemudi tidak melakukan pemeriksaan terhadap mesin dan perlengkapan lainnya saat hendak berangkat; (3) PT. Yessoe Travel telah memodifikasi kendaraan dengan mekanik sendiri tanpa mengikuti ketentuan dari instansi terkait; (4) Akibat sistem manajemen keuangan PT. Yessoe Travel yang memberi upah pada pengemudi tidak per bulan melainkan per 1 kali perjalanan.

Sebagai hasil dari investigasi dan penelitian oleh KNKT, disampaikan beberapa rekomendasi kepada Dinas Perhubungan Propinsi Kalimantan Tengah dan PT. Yessoe Travel.

## **KESIMPULAN**

Hasil investigasi tim di lokasi kejadian kecelakaan bus KH 7014 GI milik Yessoe Travel dapat disimpulkan sebagai berikut :

### **1. Aspek Prasarana**

- 1) Secara umum, aspek prasarana tidak mempengaruhi peristiwa terbakarnya bus KH 7014 GI;
- 2) Fasilitas perlengkapan jalan berupa rambu yaitu terdapat rambu peringatan tikungan ke kiri pada lokasi kejadian, marka tepi badan jalan tidak ada hanya terdapat marka pemisah jalur pada bagian tengah badan jalan.

### **2. Aspek Sarana**

- 1) Secara administrasi kendaraan masih dalam keadaan laik jalan sesuai dengan masa berlaku kendaraan sampai dengan tanggal 9 April 2008;
- 2) Terdapat sekat pemisah berkonstruksi besi yang berfungsi untuk memisahkan ruang penumpang dengan ruang tempat penyimpanan barang;
- 3) Terdapat perubahan fungsi kabin bus menjadi 2 (dua) fungsi yaitu sebagai ruang penumpang dan ruang penyimpanan barang untuk ekspedisi;



- 4) Terdapat adanya tiga pintu pada bagian sisi kiri bus yaitu 2 (dua) pintu pada bagian depan dan belakang bus sebagai tempat keluar masuk penumpang dan 1 (satu) pintu pada bagian belakang untuk menaikkan dan menurunkan barang selain bagasi pada bagian bawah bus;
- 5) Tidak terdapat fasilitas tanggap darurat pada ruang penumpang berupa tabung pemadam kebakaran dan alat pemecah kaca pemecah kaca;
- 6) Terdapat ban cadangan yang diletakkan pada jalur naik dan turun penumpang di bagian belakang kendaraan sejajar dengan pintu belakang kendaraan sehingga mengganggu pergerakan penumpang keluar dari dalam bus;
- 7) Tidak berfungsinya ruang bagasi bus pada sisi sebelah kiri bus sebagai tempat meletakkan barang;
- 8) Status kendaraan sesuai dengan Izin Trayek No.551.21/1150/AJ/2005 merupakan kendaraan angkutan penumpang yang merupakan kendaraan cadangan tanpa disertai dengan adanya ruang untuk membawa barang untuk keperluan ekspedisi;
- 9) Kurangnya pemeliharaan dan perawatan kendaraan yang dilakukan oleh pihak operator bus dalam operasional kendaraannya sehingga menyebabkan terjadinya keausan serta tidak terlindunginya komponen-komponen kendaraan yang mudah terbakar misalnya kabel menyebabkan terjadi konsleting yang menimbulkan percikan listrik dan membakar bahan bakar sehingga menyebabkan terjadinya kebakaran;
- 10) Kurang tersimpan dengan baik material-material cair yang mudah terbakar sehingga memicu cepatnya proses membesarnya nyala api.

### **3. Aspek Sumber Daya Manusia**

- 1) Dari penelitian dan wawancara yang dilakukan di ketahui bahwa pengemudi yang bersangkutan kurang memiliki pengalaman dan keterampilan dalam menghadapi kondisi darurat terutama kendaraan yang terbakar;
- 2) Pengemudi beserta 2 kernet bus merupakan pegawai tidak tetap pada PO. YESSOE TRAVEL dengan sistem upah yang diterima berdasarkan jumlah perjalanan yang dilakukan;
- 3) Tidak diasuransikannya supir dan 2 kernet awak bus oleh pihak PO. YESSOE TRAVEL;
- 4) Selama perjalanan dari Pangkalan Bun menuju Palangkaraya hanya diawaki oleh 1 (satu) orang pengemudi beserta 2 (dua) orang kernet yang ditempuh dalam waktu 12 jam.



#### **4. Aspek Operasional Angkutan**

- 1) Selama perjalanan dari Pangkalan Bun menuju Palangkaraya kendaraan berhenti untuk istirahat sebanyak 3 kali dengan kondisi mesin tidak dimatikan/tetap hidup;
- 2) Kondisi lingkungan disepanjang perjalanan yang sebagian besar tata guna lahannya merupakan lahan terbuka hijau (open space) memungkinkan aktivitas perjalanan penumpang disertai dengan barang bawaan berupa hasil bumi serta barang bawaan lainnya untuk keperluan perdagangan di kota Palangkaraya.

#### **5. Aspek Kegawat Daruratan**

- 1) Lokasi/posisi akhir kendaraan yang mengalami kebakaran berada di jalan luar kota sejauh 10 Km dari arah Kab. Kasongan dan merupakan daerah lahan terbuka (open space) sehingga dalam melakukan evakuasi memiliki kesulitan tersendiri untuk penanganan korban dan kecepatan pemberian pertolongan medis, diantaranya korban meninggal dunia akibat terbakar;
- 2). Untuk pemadaman api dari bus yang terbakar menggunakan bus pemadam kebakaran dari Kab. Kasongan akibat tidak bisa dipadamkan oleh para penumpang yang selamat dan penduduk setempat;
- 3) Pelaporan tentang kecelakaan dilakukan oleh kernet bus kepada Polres dan Rumah Sakit di Kasongan terdekat setempat dengan cara menghentikan kendaraan sepeda motor yang tengah lewat untuk dimintai tolong mengantar ke Kasongan;
- 4) Keterbatasan alat pada RSUD Kasongan dalam menangani korban luka terbakar sehingga harus dirujuk ke RSUD Doris Sylvanus di Palangkaraya dimana memerlukan waktu penanganan korban yang lebih lama (golden time menjadi lebih lama)



## **REKOMENDASI**

### **A. Kepada Dinas Perhubungan Propinsi Kalimantan Tengah**

- Melakukan pengawasan terhadap ijin kendaraan yang tidak sesuai dengan peruntukannya;
- Melakukan pengawasan terhadap pembuatan rangka/karoseri kendaraan yang dilakukan oleh operator;
- Melakukan pengawasan terhadap kelengkapan alat-alat keselamatan pada bus angkutan umum sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.1763/AJ.501/DRJD/2003 tentang Petunjuk Teknis Tanggap Darurat Kecelakaan Kendaraan Bermotor Angkutan Penumpang;
- Memberi pelatihan tentang aspek keselamatan dan keamanan kendaraan pada awak angkutan umum;
- Melakukan peningkatan pengawasan terhadap pemberian ijin kelaikan/KIR dan izin trayek.

### **B. Kepada PO Penyelenggara Angkutan Bus AKDP**

- Melengkapi kendaraan yang dimiliki dengan alat keselamatan yaitu alat pemecah kaca dan alat pemadam kendaraan sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.1763/AJ.501/DRJD/2003 tentang Petunjuk Teknis Tanggap Darurat Kecelakaan Kendaraan Bermotor Angkutan Penumpang;
- Melakukan pemeriksaan dan perawatan terhadap kendaraan secara berkala sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
- Dalam pembuatan rangka/karoseri kendaraan memperhatikan ketentuan-ketentuan yang dikeluarkan oleh instansi terkait;
- Pengemudi melakukan pemeriksaan baik terhadap mesin maupun perlengkapan lainnya guna kelancaran perjalanan sebelum mulai melaksanakan perjalanan sesuai trayek;
- Menempatkan barang tidak menghalangi jalan keluar-masuk penumpang;
- Meninjau kembali jam kerja pengemudi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.



**Penanggung Jawab : Tatang Kurniadi**

**Pengarah : a. Adi Witjaksono;**  
**b. J.A Barata.**

**Penyunting : Rachmeidijanto W**

**Penyusun : a. Dessy Setiawaty;**  
**b. M. Leksono Sidi;**  
**c. Sukriyadi.**



## **KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI (KNKT)**

### **DEPARTEMEN PERHUBUNGAN**

*Gedung Karya Lt.07 Departemen Perhubungan, Jl. Medan Merdeka Barat No.08 JKT 10110*

*Ph: 021 3517606; 3811308 ext. 1497 ; Fax: 021 3517606; TOKA: 19811*

*Email : [knkt@dephub.go.id](mailto:knkt@dephub.go.id); Website: [www.dephub.go.id/knkt](http://www.dephub.go.id/knkt)*

**2007**