

FINAL

KNKT-07-04-06-02

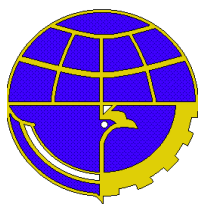
KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

**LAPORAN INVESTIGASI DAN PENELITIAN
KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN**

**KECELAKAAN TUNGGAL MOBIL BUS AKAP JATUH
KE DALAM JURANG DAN MASUK SUNGAI MANNA**

**DESA LUBUK DENDAM KEC. TANJUNG SAKTI KAB. LAHAT,
SUMATERA SELATAN**

MINGGU, 10 JUNI 2007



**KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA
2011**

*KESELAMATAN MERUPAKAN PERTIMBANGAN UTAMA KOMITE UNTUK
MENGUSULKAN **REKOMENDASI KESELAMATAN** SEBAGAI HASIL SUATU
INVESTIGASI DAN PENELITIAN.*

*KOMITE 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 DIHADAPAN PERADILAN MANAPUN.*

Laporan ini diterbitkan oleh **Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT)**, Gedung Kementerian Perhubungan Lantai 3, Jalan Medan Merdeka Timur No. 5, JKT 10110, Indonesia, pada tahun 2011.

DAFTAR ISI

	Hal
Daftar Isi	ii
Daftar Gambar	iii
Sinopsis	1
I. Informasi Faktual	2
I.1 Data Kendaraan	2
I.2 Data Prasarana dan lingkungan	3
I.3 Lokasi Kejadian	3
I.4 Kronologis	4
I.5 Korban	5
I.6 Informasi Awak Bus dan Penumpang	6
I.7 Informasi Cuaca	6
II. Temuan	7
II.1 Aspek Administrasi	7
II.2 Aspek Sarana	7
II.3 Aspek Prasarana	7
III. Analisis	8
III.1 Aspek Manusia	8
III.2 Aspek Sarana	8
III.3 Aspek Prasarana dan Lingkungan	9
IV. Kesimpulan	11
V. Rekomendasi	12

DAFTAR GAMBAR

- Gambar 1. Peta lokasi kejadian
- Gambar 2. Kronologis kejadian
- Gambar 3. Kondisi prasarana di sekitar lokasi kejadian
- Gambar 4. Lokasi tempat terperosok dan terseretnya kendaraan Mobil Bus Lubuk Tapi BD 3500 LB
- Gambar 5. Kondisi prasarana dan lingkungan di sekitar lokasi kejadian

SINOPSIS

Minggu, 10 Juni 2007 sekitar pukul 14.00 WIB, bus Lubuk Tapi Ekspres yang dioperasikan oleh PO. Lubuk Tapi memulai operasinya dengan trayek Palembang – Manna. Bus Lubuk Tapi Ekspres membawa penumpang sebanyak 12 orang termasuk awak kendaraan. Dalam perjalanan, pengemudi menaikkan 3 orang penumpang. Pengemudi mengemudikan kendaraan dengan kecepatan rendah. Tiba di ruas jalan Tanjung Sakti – Manna, kondisi cuaca hujan deras hingga mengakibatkan salah satu pohon tumbang dan menutupi sebagian badan jalan. Pengemudi membelokkan kemudi ke arah kiri dengan maksud untuk menghindari pohon yang tumbang. Namun tepi jalan sebelah kiri tidak mampu menahan beban bus tersebut. Akibatnya bus Lubuk Tapi Ekspres keluar dari bahu jalan dan terperosok ke dalam jurang dengan kedalaman kurang lebih 132 meter. Kemudian bus Lubuk Tapi Ekspres masuk ke dalam sungai dan terseret arus sungai yang deras sekitar 150 meter ke hilir sungai dari lokasi kejadian. Peristiwa kecelakaan tersebut baru diketahui warga sekitar pukul 08.00 WIB hari Senin tanggal 11 Juni 2007, kemungkinan kecelakaan terjadi pada malam atau dini hari.

Dalam kecelakaan ini 7 (tujuh) orang meninggal dunia dan 1 (satu) orang selamat serta 7 (tujuh) orang belum ditemukan termasuk pengemudi yang hingga saat ini masih dalam proses pencarian SAR setempat. Seluruh korban dievakuasi ke Rumah Sakit Umum Daerah Manna.

KNKT mengetahui bahwa faktor-faktor kemungkinan penyebab kecelakaan tersebut adalah: (1) Rendahnya kualitas pembangunan prasarana jalan yang ada dengan tidak memperhatikan aspek keselamatan pengguna jalan; (2) Kondisi jalan yang lebarnya hanya 3 meter sedangkan lalu lintas jalan tersebut adalah 2 arah; (3) Tidak ada lampu penerangan jalan; (4) Tidak ada fasilitas perlengkapan jalan seperti rambu, marka dan pagar pengaman jalan; (5) Kondisi daerah disekitar jalan merupakan hutan sehingga mengganggu jarak pandang pengemudi kendaraan.

Sebagai hasil dari investigasi dan penelitian oleh KNKT, disampaikan beberapa rekomendasi kepada Dinas Propinsi Sumatera Selatan yang bertanggung jawab dalam bidang pembinaan jalan, Dinas Propinsi Sumatera Selatan yang bertanggung jawab di bidang Perhubungan, Dinas Propinsi Sumatera Selatan yang bertanggung jawab di bidang Penerangan Jalan.

I. INFORMASI FAKTUAL

I.1 DATA KENDARAAN

I.1.1 Data Bus PO Lubuk Tapi Ekspres

Jenis Kendaraan	:	Mobil Bus
Merek / Tipe	:	Mitsubishi Colt Diesel FE 114
Jumlah Tempat Duduk	:	26 (termasuk pengemudi)
Karoseri	:	-
No. Kendaraan	:	BD 3500 LB
Tahun Pembuatan	:	1995
No. Mesin	:	4D310-508163
No. Rangka	:	FE114E-0B9285
Masa Berlaku STNK	:	9 Januari 2009
Masa Berlaku Uji	:	12 Agustus 2007

Data Operator

Operator/ Pemilik	:	PO Lubuk Tapi Ekspres
Alamat	:	-

Data Awak Kendaraan

		Pengemudi	Pembantu Pengemudi
Umur	:	26 tahun	-
Jenis Kelamin	:	Laki-laki	-
SIM	:	-	-
Pendidikan	:	-	-
Alamat terakhir	:	-	-
Pengalaman Kerja (mengemudi)	:	-	-

I.2 DATA PRASARANA DAN LINGKUNGAN

- Nama Jalan : Tanjung Sakti – Manna
- Kelas Jalan : III
- Status Jalan : Propinsi
- Fungsi Jalan : Arteri Primer
- Lebar jalan : 3 meter
- Kemiringan jalan : Datar
- Pola Arus Lalu Lintas : 1 (satu) jalur 2 (dua) arah
- Tipe Perkerasan Bahu Jalan : -
- Konstruksi Perkerasan Jalan : Aspal Penetrasi
- Kualitas Permukaan Jalan : Rusak
- Keadaan Permukaan Jalan : Basah
- Rambu : tidak ada
- Marka jalan : tidak ada
- Perlengkapan jalan : tidak ada
- Penerangan Jalan Umum : tidak ada

I.3 LOKASI KEJADIAN

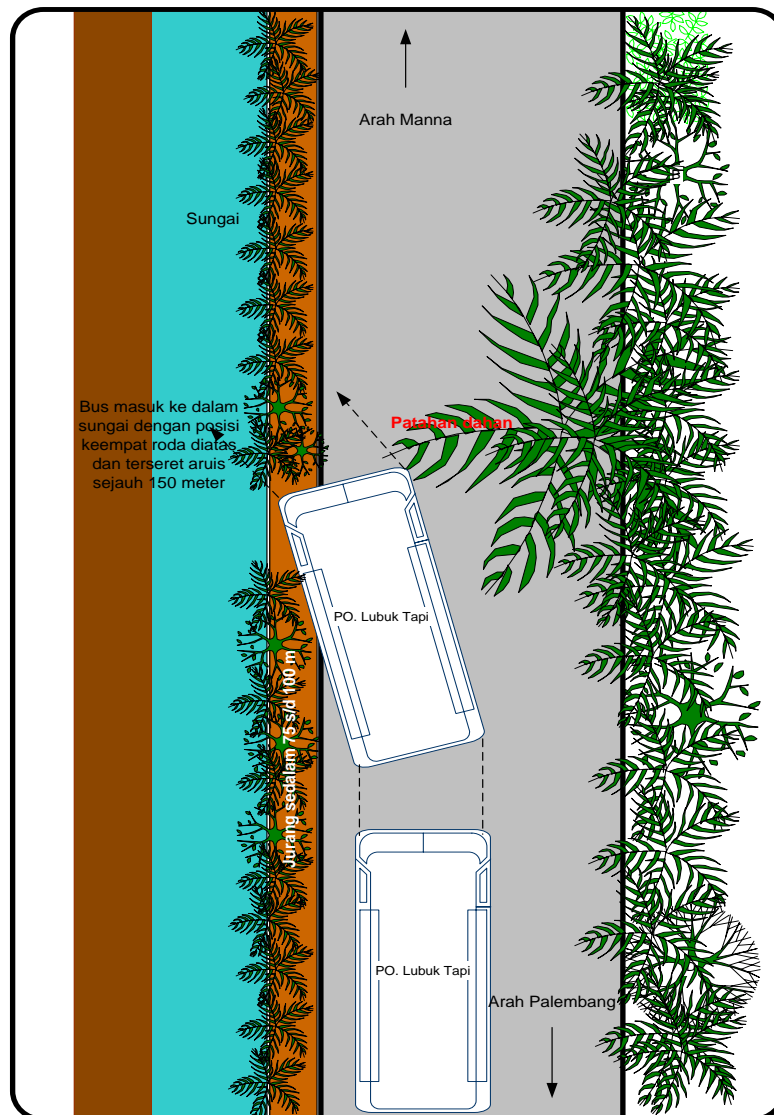


Gambar 1. Peta lokasi kejadian

I.4 KRONOLOGIS

Pada hari Minggu tanggal 10 Juni 2007 sekitar pukul 14.00 WIB, mobil bus Lubuk Tapi Ekspres yang dioperasikan oleh PO. Lubuk Tapi memulai operasinya dengan trayek Palembang – Manna. Bus Lubuk Tapi Ekspres membawa penumpang sebanyak 12 orang. Dalam perjalanan, pengemudi menaikkan 3 orang penumpang. Pengemudi mengemudikan kendaraan dengan kecepatan rendah. Tiba di ruas jalan Tanjung Sakti – Manna, kondisi cuaca hujan deras hingga mengakibatkan salah satu pohon tumbang dan menutupi sebagian badan. Pengemudi membelokkan kemudi ke arah kiri dengan maksud untuk menghindari pohon yang tumbang. Namun tepi jalan sebelah kiri tidak mampu menahan beban bus tersebut. Akibatnya bus Lubuk Tapi Ekspres keluar dari bahu jalan dan terperosok ke dalam jurang dengan kedalaman kurang lebih 132 meter. Kemudian bus Lubuk Tapi Ekspres masuk ke dalam sungai dan terseret arus sungai yang deras sekitar 150 meter ke hilir sungai dari lokasi kejadian.

Akibat dari kejadian tersebut 7 (tujuh) orang meninggal dunia dan 1 (satu) orang selamat serta 7 (tujuh) orang belum ditemukan termasuk pengemudi yang hingga saat ini masih dalam proses pencarian SAR setempat.



Gambar 2. Kronologis kejadian

I.5 KORBAN

Korban	Awak Kendaraan	Penumpang Bis	Total
Meninggal	1	6	7
Hilang	1	6	7
Luka ringan	-	1	1
Total	2	13	15

Tabel 1. Data Jumlah dan Rincian Korban

I.6 INFORMASI AWAK BUS DAN PENUMPANG

a. Penumpang Mobil Bus Lubuk Tapi Ekspres BD 3500 LB

Pengemudi mengemudikan kendaraan dengan kecepatan rendah. Pengemudi mencoba untuk menghindar dari dahan pepohonan di sisi kanan jalan yang patah akibat hujan deras yang menghalangi pandangan pengemudi, sehingga pengemudi tersebut membelokkan kendaraan ke arah kiri, namun tepi jalan sebelah kiri tidak mampu menahan beban kendaraan sehingga kendaraan tersebut terperosok ke dalam jurang sedalam kurang lebih 132 meter kemudian masuk ke dalam sungai dan terseret oleh derasnya arus sungai sejauh kurang lebih 150 meter ke hilir sungai dari lokasi kejadian kecelakaan.

I.7 INFORMASI CUACA

Peristiwa kecelakaan tersebut kemungkinan terjadi pada malam atau dini hari dan kondisi cuaca pada saat itu mendung dan hujan deras.

II. TEMUAN

II.1 ASPEK ADMINISTRASI

Dari hasil investigasi dan penelitian yang dilakukan bahwa secara administrasi Mobil Bus Lubuk Tapi BD 3500 LB dalam kondisi laik jalan. Masa berlaku uji berkala kendaraan sampai tanggal 12 Agustus 2007 namun Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) masa berlakunya sampai tanggal 9 Januari 2007 sedangkan peristiwa kecelakaan terjadi pada tanggal 10 Juni 2007.

II.2 ASPEK SARANA

Dari aspek kendaraan, tidak dapat dilakukan pemeriksaan/penelitian secara detail dikarenakan kendaraan tersebut jatuh ke dalam jurang yang cukup dalam dan terseret arus deras sehingga kondisinya rusak parah/hancur.

II.3 ASPEK PRASARANA

Kondisi prasarana di sekitar lokasi kejadian tidak memiliki *guard rail* yang memadai di sepanjang jalan Tanjung Sakti – Manna, tidak adanya papan himbauan mengenai keselamatan dalam mengemudi pada tepi kiri dan kanan jalan agar pengemudi kendaraan mengemudikan kendaraannya dengan hati-hati pada ruas jalan tersebut, disamping tidak adanya lampu penerangan jalan sehingga pada malam hari gelap gulita.



Gambar 3. Kondisi Prasarana di sekitar lokasi kejadian

III. ANALISIS

III.1 ASPEK MANUSIA

Pengemudi Mobil Bus Lubuk Tapi Ekspres BD 3500 LB

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan terhadap korban yang selamat, pengemudi mengemudikan kendaraannya dengan kecepatan rendah. Pengemudi mencoba untuk menghindari dari dahan pepohonan di sisi kanan jalan yang patah akibat hujan deras yang menghalangi pandangan pengemudi, sehingga pengemudi tersebut membelokkan kendaraan ke arah kiri, namun tepi jalan tidak mampu menahan beban kendaraan tersebut sehingga kendaraan terperosok ke dalam jurang sedalam kurang lebih 132 meter. Kemudian kendaraan masuk ke dalam sungai dan terseret oleh derasnya arus sungai sejauh kurang lebih 150 meter ke hilir sungai dari lokasi kejadian kecelakaan.

III.2 ASPEK SARANA

Mobil Bus Lubuk Tapi Ekspres BD 3500 LB

Dari hasil investigasi dan penelitian yang dilakukan bahwa secara administrasi Mobil Bus Lubuk Tapi Ekspres BD 3500 LB dalam kondisi laik jalan. Masa berlaku uji berkala kendaraan sampai tanggal 12 Agustus 2007. Saat kejadian bus tersebut mengangkut penumpang sebanyak 15 orang termasuk awak kendaraan.

Kecelakaan menyebabkan kondisi kendaraan hancur (body kendaraan, mesin kendaraan dan rangka kendaraan terpisah-pisah) akibat terperosok ke dalam jurang sedalam kurang lebih 132 meter dan terseret arus sungai ke arah hilir sejauh kurang lebih 150 meter.



Gambar. 4 Lokasi tempat terperosok dan terseretnya kendaraan Mobil Bus Lubuk Tapi BD 3500 LB

III.3 ASPEK PRASARANA DAN LINGKUNGAN

- Kondisi jalan dan struktur permukaan jalan yang rusak dengan lebar jalan yang sempit yaitu berukuran 3 meter;
- Lokasi kejadian tersebut, sisi kanan jalan berupa tebing disertai dengan pepohonan dan di sisi kiri jalan berupa jurang kurang lebih sedalam 132 meter.
- Cuaca yang tidak mendukung dan terjadi hujan pada malam hari sehingga mempengaruhi gerak laju kendaraan;
- Alinyemen jalan yang kurang baik, dikarenakan kondisi geografis alam yang rata-rata berbukit-bukit dan jurang, sehingga sangat tidak mendukung prinsip keselamatan dalam berlalu lintas di jalan;
- Banyaknya pohon dan semak belukar yang tinggi di pinggir jalan dapat mempersempit ruas jalan, sehingga sangat mengganggu penglihatan dan jarak pandang pengemudi dalam berkendara.
- Kondisi lingkungan adalah daerah tidak terbangun (*open space*) berupa hutan dan jurang.
- Tidak ada *deliniator* sepanjang tepi kiri dan kanan jalan sebagai pemandu pengemudi dalam mengendarai kendaraannya terutama pada waktu malam hari.
- Tidak ada rambu peringatan, dan rambu peringatan hati – hati pada ruas jalan di sekitar lokasi kejadian.
- Tidak ada lampu penerangan jalan (PJU) sehingga pada saat cuaca gelap atau malam hari keadaan jalan menjadi gelap gulita.
- Tidak terdapat marka jalan, baik marka tengah maupun marka tepi di sepanjang jalan di lokasi kejadian.
- Tidak memiliki *guard rail* yang memadai di sepanjang jalan di wilayah lokasi kejadian.

- Tidak adanya papan himbauan mengenai keselamatan dalam mengemudi pada tepi kiri dan kanan jalan agar pengemudi kendaraan mengemudikan kendaraannya dengan hati-hati pada ruas jalan tersebut.



Gambar 5. Kondisi prasarana dan lingkungan di sekitar lokasi kejadian

IV. KESIMPULAN

Hasil investigasi dan penelitian tim di lokasi kejadian dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Kemampuan ataupun keterampilan pengemudi terhadap pemahaman dan respon pengemudi terhadap kondisi lingkungan sekitar masih kurang. Pengemudi tidak dapat mengantisipasi situasi yang kritis (pengemudi tidak mampu untuk menghindari pohon yang tumbang)
2. Banyaknya pohon dan semak belukar yang berada di pinggir jalan dapat mempersempit ruas jalan sehingga berpengaruh besar dalam penglihatan dan jarak pandang pengemudi dalam berkendara.
3. Kurang tersedianya fasilitas, perlengkapan jalan yang memadai segi kualitas maupun kuantitas (rambu-rambu, marka, delineator, guardrail) sebagai penunjang keselamatan dalam berlalu lintas.
4. Aspek operasional angkutan tidak berpengaruh dan tidak menjadi permasalahan dalam peristiwa kecelakaan ini karena kendaraan angkutan penumpang PO. Lubuk Tappi Ekspres dioperasikan sesuai dengan trayek yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat yaitu melayani lintas Antar Kota Antar Propinsi Palembang – Bengkulu, izin trayek kendaraan juga masih berlaku serta jalan di tempat terjadinya kecelakaan merupakan jalan nasional yang dapat dilalui oleh kendaraan bus dimaksud.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kemungkinan penyebab utama (*Probability Cause*) terjadinya peristiwa kecelakaan ini, bersumber dari ketidakcakapan pengemudi dalam menghadapi situasi kritis yang datang secara tiba-tiba disamping kondisi jalan yang sempit dan rusak serta lingkungan yang merupakan tebing, pepohonan, semak belukar dan jurang menjadi faktor pendukung terjadinya kecelakaan.

V. REKOMENDASI

Berdasarkan kesimpulan di atas dan agar tidak terjadi kecelakaan dengan penyebab yang sama di masa yang akan datang, maka direkomendasikan hal-hal sebagai berikut:

V.1. Kepada Dinas Propinsi Sumatera Selatan yang bertanggung jawab dalam bidang pembinaan jalan

- Agar memperbaiki jalan dengan melebarkan dan memasang kelengkapannya (sesuai standar lalu lintas) dengan cara pengikisan tebing pada sisi jalan sehingga jalan tersebut jauh dari jurang;
- Memperbaiki jalan Tanjung Sakti – Manna dari penetrasi menjadi hotmix.

V.2. Kepada Dinas Propinsi Sumatera Selatan yang bertanggung jawab di bidang Perhubungan

- Melaksanakan pemasangan rambu-rambu yang sesuai di jalan Tanjung Sakti - Manna;
- Membuat marka tengah dan marka tepi pada ruas jalan Tanjung Sakti – Manna;
- Pemasangan Pagar Pengaman Jalan (*Guardrail*) dan *delineator* pada sisi ruas jalan Tanjung Sakti – Manna, terutama pada ruas jalan yang tepinya jurang.

V.3. Kepada Dinas Propinsi Sumatera Selatan yang bertanggung jawab di bidang Penerangan Jalan

Memasang lampu penerangan jalan di sepanjang ruas jalan pada lokasi terjadinya peristiwa kecelakaan;

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