

FINAL

KNKT-09-02-02-01

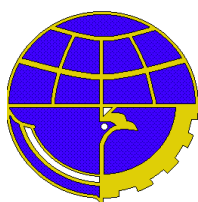
**KOMITE
NASIONAL
KESELAMATAN
TRANSPORTASI**

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

**TABRAKAN ANTARA MOBIL BUS HARAPAN JAYA AG
7493 UR DENGAN KA RAPIH DHOHO DI PINTU
PERPOTONGAN SEBIDANG JPL 281 di KM 185 + 281**

**JALAN BRIGJEN KATAMSO DESA KAMPUNG DALEM, KOTA
KEDIRI, JAWA TIMUR**

SENIN, 23 FEBRUARI 2009



**KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA
2010**

*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 Karya Lantai 7, Kementerian Perhubungan, Jalan Medan Merdeka Barat No. 8,
JKT 10110, Indonesia, pada tahun 2010

DAFTAR ISI

	Hal
Daftar Isi	ii
Daftar Gambar	iii
Sinopsis	1
I. Informasi Faktual	3
I.1 Data Kendaraan	3
I.2 Data Prasarana dan lingkungan	4
I.3 Lokasi Kejadian	5
I.4 Kronologis	5
I.5 Korban	7
I.6 Informasi Awak Bus, Awak Kereta Api Dan Penumpang	7
I.7 Informasi Cuaca	8
II. Temuan	9
II.1 Aspek Administrasi	9
II.2 Aspek Sarana	9
II.3 Aspek Prasarana	10
II.4 Aspek Lingkungan	10
III. Analisis	11
III.1 Aspek Manusia	11
III.2 Aspek Sarana	12
III.3 Aspek Prasarana dan Lingkungan	15
IV. Kesimpulan	18
V. Rekomendasi	19

DAFTAR GAMBAR

- Gambar 1. Peta lokasi kejadian
- Gambar 2. Kronologis kejadian
- Gambar 3. Buku serah terima dinas jaga pintu perlintasan
(tanggal 23 & 24 tidak diisi)
- Gambar 4. Palang pintu perlintasan yang rusak akibat ditabrak mobil
mobil bus Harapan Jaya
- Gambar 5. Rambu tertutup pos kamling
- Gambar 6. Palang pintu perlintasan tertutup kendaraan yang parkir di depan gedung
- Gambar 7. Kondisi bagian depan mobil bus AG 7493 U
- Gambar 8. Kondisi bagian belakang mobil bus AG 7493 UR
- Gambar 9. Kondisi ban bagian belakang sebelah kiri
- Gambar 10. Kondisi ban bagian belakang sebelah kanan
- Gambar 11. Kondisi mobil bus Harapan Jaya AG 7493 UR
- Gambar 12. Dua Gerbong KA Rapih Dhoho yang keluar dari rel
- Gambar 13. Bagian depan loko penyok akibat tabrakan
- Gambar 14. Rambu perpotongan
- Gambar 15. Palang pintu perlintasan tertutup kendaraan parkir di depan gedung
- Gambar 16. Pintu perlintasan yang rusak akibat ditabrak mobil bus AG 7493 UR
- Gambar 17. Titik lokasi kejadian kecelakaan
- Gambar 18. Kondisi jalan menjelang pintu perpotongan

SINOPSIS

Senin, 23 Februari 2009 sekitar pukul 13.00, 1 (satu) unit mobil bus dengan nomor kendaraan AG 7493 UR yang dioperasikan oleh PO Harapan Jaya, memulai operasinya dengan trayek Tulungagung - Surabaya. Mobil bus membawa penumpang sebanyak 32 (tiga puluh dua) orang tidak termasuk awak kendaraan (pengemudi dan kondektur) 2 orang. Berdasarkan daftar pemeriksaan kartu induk mobil bus, mobil bus tersebut mempunyai daya angkut maksimum sebanyak 39 (tiga puluh sembilan) orang.

Sekitar pukul 14.52 WIB mobil bus AG 7493 UR tiba di jalan Brigjen Katamso. Sekitar 100 m dari lokasi perpotongan, mobil bus tersebut hendak mendahului sebuah mobil barang. Saat mobil bus hendak mendahului mobil barang tersebut, genta/alarm yang menunjukkan kereta api akan melintas berbunyi dan petugas penjaga pintu perlintasan keluar dari pos untuk melihat apakah lampu kereta api sudah terlihat atau belum. Oleh karena petugas penjaga pintu perlintasan belum melihat lampu kereta maka petugas tersebut kembali ke posnya. Saat jarak kereta api dengan pintu perlintasan sudah dekat, petugas penjaga menurunkan palang pintu perpotongan. Bersamaan dengan itu mobil bus AG 7493 UR yang telah mendahului mobil barang menerobos palang pintu perpotongan, yang pada saat bersamaan dari arah Stasiun Kediri melintas kereta api Rapih Dhoho. Mobil bus AG 7493 UR tidak dapat menghindari dan bertabrakan dengan kereta api. Tidak ditemukan jejak pengereman di lokasi kejadian dan pintu perlintasan patah akibat ditabrak oleh mobil bus. Pada saat kejadian cuaca hujan lebat disertai angin, kabut dan jarak pandang terbatas, tabrakan terjadi sekitar pukul 15.00.

Tabrakan menyebabkan mobil bus AG 7493 UR terseret sepanjang 100 m kemudian terbalik dengan posisi di sebelah timur rel dengan kondisi bagian kaca depan mobil bus hancur dan badan mobil bus rusak berat. Sedangkan kereta api mengalami kerusakan pada lokomotif dan 2 (dua) gerbong terlepas dari rel sekitar 200 m dari titik tabrakan.

Dalam kecelakaan ini 7 (tujuh) orang meninggal ditempat dan 2 (dua) orang meninggal setelah mendapat perawatan. Kejadian itu juga menyebabkan 19 (sembilan belas) orang luka berat dan 6 (enam) orang lainnya luka ringan. Semua korban adalah penumpang, pengemudi dan kondektur mobil bus AG 7493 UR. Seluruh korban dievakuasi ke Rumah Sakit Bayangkara, Rumah Sakit Baptis dan Rumah Sakit Umum Daerah Gambiran.

Dari kecelakaan ini KNKT menemukan bahwa faktor keselamatan berlalu lintas kendaraan penumpang umum seperti yang ditetapkan dalam peraturan perundangan lalu lintas tidak dipenuhi oleh operator, antara lain: UU Nomor 14 Tahun 1992 Pasal 21, 22 dan 23 tentang tata cara berlalulintas, PP Nomor 43 Tahun 1993 Pasal 52 dan 53 tentang

gerakan lalu lintas kendaraan motor khususnya tentang tata cara melewati, Paragraf 7 Pasal 63 dan 64 tentang Hak Utama Pada Persimpangan dan Perpotongan Sebidang, UU Nomor 23 Tahun 2007 Bagian Kesembilan tentang Hak dan Wewenang Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian Pasal 90 tentang Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian Berhak dan Berwenang, KM Nomor 53 Tahun 2000 Bab II Pasal 4 tentang Perpotongan.

Sebagai hasil dari investigasi dan penelitian oleh KNKT, disampaikan beberapa rekomendasi kepada Departemen Perhubungan c.q. Dinas Perhubungan Kota Kediri, Dinas Perhubungan dan LLAJ Propinsi Jawa Timur serta PO Harapan Jaya.

I. INFORMASI FAKTUAL

I.1 DATA KENDARAAN

I.1.1 Data Bus PO Harapan Jaya

Jenis Kendaraan	:	Mobil Bus
Merek / Tipe	:	Hino RM8 JSKA NHJ (R 260)/Hino Motors (Indo Mobil Grup)
Jumlah Tempat Duduk	:	39
Karoseri	:	-
No. Kendaraan	:	AG 7493 UR
Tahun Pembuatan	:	2007
No. Mesin	:	J08EUFJ13327
No. Rangka	:	MJERK8JSK7JN10282
Masa Berlaku STNK	:	17 April 2013
Masa Berlaku Uji	:	15 April 2009

Data Operator

Operator/ Pemilik	:	PO HARAPAN JAYA
Alamat	:	Jl. Mayor Sujadi No. 23A Tulungagung, Jawa Timur

Data Awak Kendaraan

		Pengemudi	Pembantu Pengemudi
Umur	:	31 Tahun	-
Jenis Kelamin	:	Laki-laki	Laki-laki
SIM	:	B1 Umum	-
Pendidikan	:	-	-
Alamat terakhir	:	Dusun Ringin Agung Ds Ringin Pitu Rt.001/04 Tulungagung	-
Pengalaman Kerja (mengemudi)	:	1 Tahun	-

I.1.2 Data Kereta Api Rapih Dhoho

Jenis Kendaraan	:	Kereta Api
No. Lokomotif	:	CC 20106

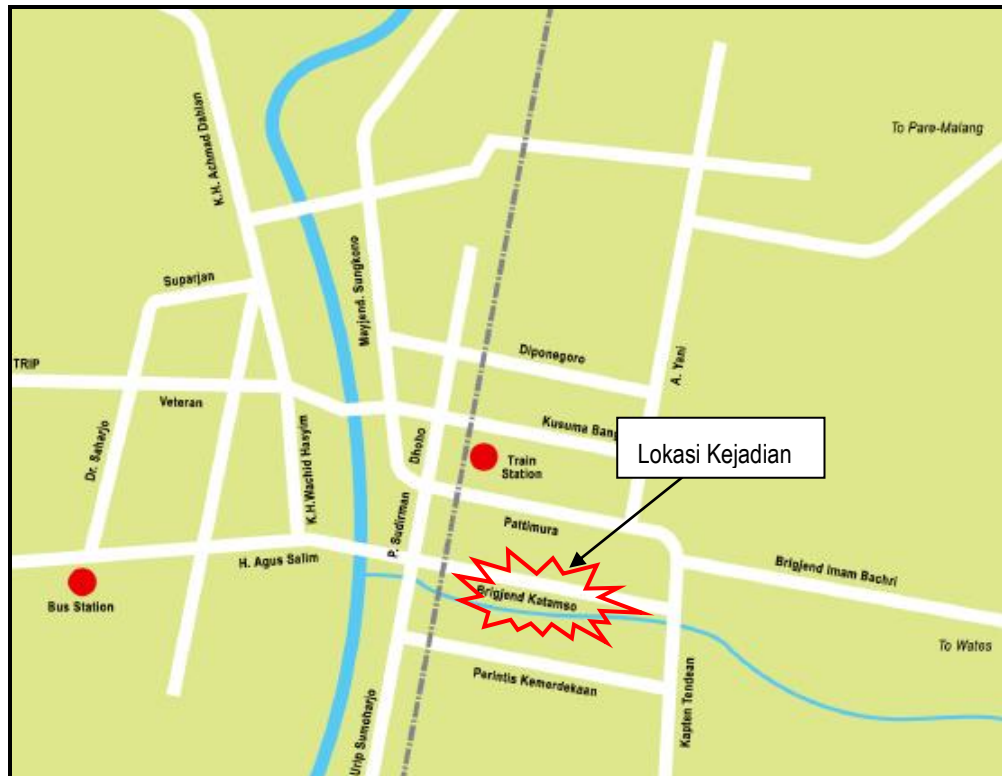
Data Awak Kereta Api

		Masinis	Penjaga Palang Pintu
Umur	:	53 Tahun	45 Tahun
Jenis Kelamin	:	Laki-laki	Laki-laki
Pendidikan	:	-	-
Alamat terakhir	:	Ds. Medalem Rt.002/01 Kec. Tulangan, Sidoarjo	Dusun Cangkring Ds. Banjar Anyar Kec. Keras, Kab. Kediri
Pengalaman Kerja	:	-	-

I.2 DATA PRASARANA DAN LINGKUNGAN

- Nama Jalan : Brigjen Katamso, Kota Kediri
- Kelas Jalan : II
- Status Jalan : Nasional
- Fungsi Jalan : Arteri Primer
- Lebar jalan : 11 meter
- Kemiringan jalan : Datar
- Pola Arus Lalu Lintas : 1 (satu) arah
- Tipe perkerasan bahu jalan : Aspal
- Konstruksi Perkerasan Jalan : Aspal
- Kualitas Permukaan Jalan : Basah (pada saat kejadian)
- Marka Jalan : Lurus/Utuh (25 meter sebelum dan sesudah pintu perpotongan)
- Perlengkapan Jalan : Marka dan rambu
- Penerangan Jalan Umum : Ada
- Tata Guna Lahan Lokasi Kejadian : Merupakan pemukiman padat penduduk (sekitar 4 meter dari rel)

I.3 LOKASI KEJADIAN



Gambar 1. Peta lokasi kejadian

I.4 KRONOLOGIS

Tanggal 23 Februari 2009, sekitar pukul 13.00 WIB 1 (satu) unit mobil bus dengan nomor kendaraan AG 7493 UR yang dioperasikan oleh PO Harapan Jaya, memulai operasinya dengan trayek Tulungagung - Surabaya. Mobil bus membawa penumpang sebanyak 32 (tiga puluh dua) orang tidak termasuk awak kendaraan (pengemudi dan kondektur) 2 orang. Berdasarkan daftar pemeriksaan kartu induk mobil bus, mobil bus tersebut mempunyai daya angkut maksimum sebanyak 39 (tiga puluh sembilan) orang.

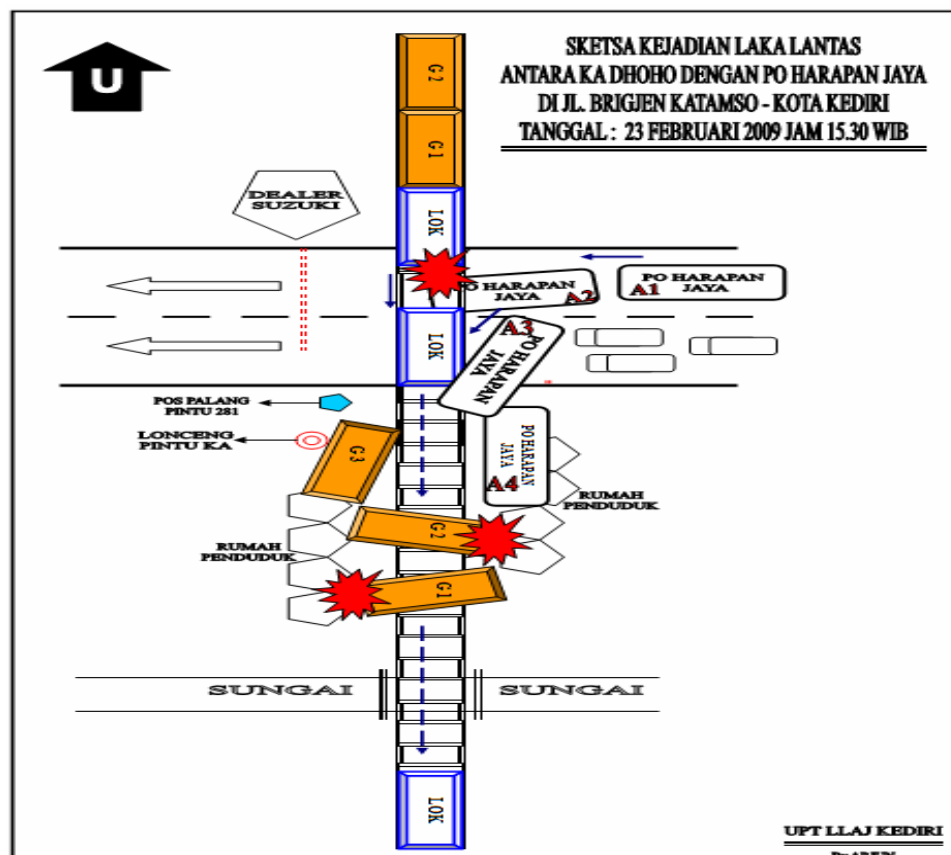
Sekitar Pukul 15.02 WIB mobil bus AG 7493 UR tiba di jalan Brigjen Katamso. Sekitar 100 m dari perpotongan, mobil bus AG 7493 UR hendak mendahului sebuah mobil barang. Saat mobil bus hendak mendahului mobil barang tersebut, genta/alarm yang menunjukkan kereta api akan melintas berbunyi dan petugas penjaga pintu perlintasan keluar dari pos penjaga pintu perlintasan untuk melihat apakah lampu kereta api sudah terlihat atau belum. Oleh karena petugas penjaga pintu perlintasan belum melihat lampu kereta maka petugas penjaga kembali ke posnya. Saat jarak kereta api dengan pintu perlintasan sudah dekat, petugas penjaga menurunkan palang pintu perpotongan.

Bersamaan dengan itu mobil bus AG 7493 UR yang telah mendahului mobil barang menerobos palang pintu perlintasan yang pada saat bersamaan dari arah Stasiun Kediri melintas kereta api Rapih Dhoho. Mobil bus AG 7493 UR tidak dapat menghindar dan bertabrakan dengan kereta api.

Di lokasi sudah terdapat rambu-rambu yang mengharuskan kendaraan berhenti dan berhati-hati namun tidak ditemukan jejak pengereman di lokasi kejadian dan pintu perlintasan patah akibat ditabrak oleh mobil bus. Pada saat kejadian cuaca hujan lebat disertai angin, kabut dan jarak pandang terbatas, tabrakan terjadi ± pukul 15.02 WIB.

Tabrakan menyebabkan mobil bus AG 7493 UR terseret sepanjang 100 m kemudian terbalik dengan posisi di sebelah timur rel dengan kondisi bagian kaca depan mobil bus hancur dan badan mobil bus rusak berat. Sedangkan kereta api mengalami kerusakan pada lokomotif dan 2 (dua) gerbong terlepas dari rel sekitar 200 m dari titik tabrakan.

Akibat dari kejadian tersebut 7 (tujuh) orang meninggal ditempat dan 2 (dua) orang meninggal setelah mendapat perawatan. Kejadian itu juga menyebabkan 19 (sembilan belas) orang luka berat dan 6 (enam) orang lainnya luka ringan.



Gambar 2. Kronologis kejadian

TABRAKAN ANTARA MOBIL BUS HARAPAN JAYA AG 7493 UR DENGAN KA RAPIH DHOHO DI PINTU PERPOTONGAN SEBIDANG JPL 281 di KM 185 + 281 JALAN BRIGJEN KATAMSO DESA KAMPUNG DALEM, KOTA KEDIRI, JAWA TIMUR SENIN, 23 FEBRUARI 2009

I.5 KORBAN

Korban	Awak Kendaraan	Penumpang Bis	Penumpang KA	Total
Meninggal	2	6	1	9
Luka Berat	-	19	-	19
Luka Ringan	-	6	-	6
Total	2	31	1	34

Tabel 1. Data jumlah dan rincian korban

I.6 INFORMASI AWAK BUS, AWAK KERETA API DAN PENUMPANG

a. Pengemudi Mobil Bus AG 7493 UR

Pengemudi yang mengemudikan mobil bus saat kejadian adalah pengemudi cadangan. Pengemudi asli minta digantikan karena kondisi kesehatannya kurang memungkinkan (sakit).

Pengemudi asli (Laki-laki, 50 tahun) memberi keterangan sebagai berikut:

- Yang mengemudikan : Supir Cadangan
- Kondisi pengemudi cadangan saat kejadian : Sehat
- Masa Kerja : 1 (satu) tahun
- Cara Mengemudikan : Wajar (tidak ngebut)
- Waktu mengemudi : Sabtu dan Minggu
- Sistem penggajian : Prosentase
- Sistem pengereman : Sistem rem angin.
- Standart Emisi : Euro 2
- Kondisi mobil bus sebelum kejadian : Bagus
- Kampas rem : Baru diganti (sesuai keterangan kepala bengkel PO tersebut)
- Keenam ban mobil bus : Bagus

b. Masinis Ka Rapih Dhoho

Memberikan keterangan sebagai berikut:

Sesaat sebelum terjadinya kecelakaan KA 950 Rapih Dhoho berangkat dari Stasiun Kediri pukul 14.52 WIB tujuan Blitar. Kecepatan diperkirakan sekitar 30-40 km/jam. Situasi saat itu hujan deras dan pandangan terbatas, lampu lokomotif menyala dan pada saat melihat semboyan 35 masinis membunyikan klakson (suling lokomotif) pada saat

akan melintasi JPL 281 di KM 185+281, dan sinyal yang ada di stasiun sudah mengisyaratkan bahwa kondisi perjalanan aman. Pada saat posisi lokomotif memasuki perpotongan secara bersamaan mobil bus AG 7493 UR melintas di atas rel dan terjadilah tabrakan. Akibat terjadi tabrakan tersebut posisi bagian depan sebelah kanan mobil bus mengalami kerusakan yang parah karena bertabrakan dengan bagian depan sebelah kiri lokomotif.

Tabrakan tersebut juga mengakibatkan lokomotif dan 2 (dua) kereta keluar dari rel, mobil bus terseret dan terguling ke arah selatan dan berhenti di sebelah timur rel dengan kerusakan yang parah. Setelah terjadinya tabrakan masinis mengamankan dan menyelamatkan lokomotif yang anjlok dan keluar dari rel.

c. Penumpang Mobil Bus AG 7493 UR

Perempuan, 40 tahun, memberikan keterangan sebagai berikut:

Mobil bus berangkat dari Tulungagung pukul 14.00 WIB. Yang bersangkutan duduk di dekat jendela di baris kursi nomor 2 dari tempat duduk pengemudi. Dalam mengemudikan kendaraan selama perjalanan pengemudi mengemudikan kendaraan secara baik dengan kecepatan rata-rata \pm 60 km/jam. Pada saat kejadian kondisi cuaca hujan lebat, sehingga penumpang tidak mendengar suara genta/alarm.

d. Petugas Pengganti Penjaga Pintu Perpotongan

Memberikan keterangan sebagai berikut:

Pada tanggal 23 dan 24 Februari 2009 menggantikan petugas penjaga pintu perlintasan sebagai penjaga pengganti pintu perlintasan dari pukul 12.00 WIB s/d pukul 20.30 WIB. Pada tanggal 23 Februari 2009 sekitar pukul 14.52 WIB genta/alarm tanda kereta api akan melintas berbunyi. Yang bersangkutan keluar dari pos untuk melihat kereta api apakah sudah terlihat atau belum. Saat itu cuaca sedang hujan lebat dan berkabut. Dikarenakan lampu kereta api belum terlihat maka petugas pengganti kembali ke pos penjaga untuk siaga. Saat pintu perlintasan ditutup, kereta api sudah semakin dekat dengan titik lokasi kejadian, pada saat yang bersamaan bus Harapan Jaya melintas di lokasi tersebut sehingga tabrakan tidak terhindarkan.

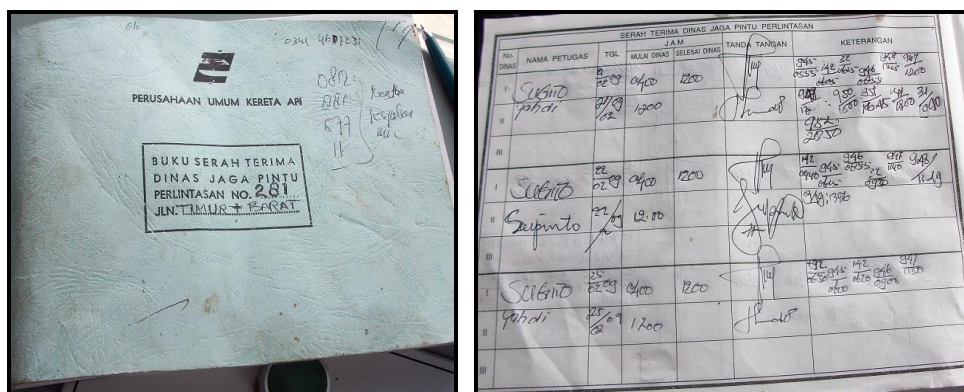
I.7 INFORMASI CUACA

Pada saat kejadian cuaca hujan lebat, Bus menggunakan pengatur udara (AC) kaca jendela tertutup rapat sehingga genta/alarm tidak terdengar.

II. TEMUAN

II.1 ASPEK ADMINISTRASI

- Mobil bus Harapan Jaya AG 7493 UR
Dari hasil investigasi dan penelitian yang dilakukan bahwa secara administrasi Mobil Bus Harapan Jaya AG 7493 UR laik jalan. Masa berlaku uji berkala kendaraan sampai dengan tanggal 15 April 2009.
- Jaga Pintu perlintasan (JPL) 281
Dari hasil investigasi dan penelitian yang dilakukan, tim investigasi menyimpulkan:
Petugas penjaga pintu perlintasan (JPL) 281 berjumlah 3 (tiga) orang;
Pada saat kejadian petugas an. Supinto adalah petugas pengganti yang telah bertugas pada jadwal piket sebelumnya (meneruskan).



Gambar 3. Buku serah terima dinas jaga pintu perlintasan (tanggal 23 & 24 tidak diisi)

II.2 ASPEK SARANA

- Mobil bus Harapan Jaya AG 7493 UR
Tabrakan menyebabkan bus AG 7493 UR terseret sepanjang +-100 m kemudian terbalik dengan posisi di sebelah timur rel dengan kondisi bagian kaca depan bus hancur dan badan mobil bus rusak berat (hasil pemeriksaan teknis kendaraan terlampir).
Dari hasil penelitian terhadap instalasi sistim pengereman ternyata tidak ada indikasi terjadinya kebocoran.
- Kereta Api Rapih Dhoho
Tabrakan dengan mobil bus Harapan Jaya AG 7493 UR tersebut mengakibatkan lokomotif dan 2 kereta keluar dari rel.
Bagian depan sebelah kiri lokomotif KA Rapih Dhoho mengalami kerusakan, demikian juga 2 kereta yang ditarik lokomotif tersebut anjlok melintang dan menghantam bangunan disekitar jalur rel.

II.3 ASPEK PRASARANA

- Palang pintu perlintasan yang rusak akibat ditabrak bus Harapan Jaya
- Di lokasi sudah terdapat rambu-rambu tentang perpotongan sebidang
- Loko KA Rapih Dhoho penyok dibagian depan sebelah kiri.



Gambar 4. Palang pintu perlintasan yang rusak akibat ditabrak mobil bus Harapan Jaya

II.4 ASPEK LINGKUNGAN

Jarak pandang bebas tidak ada, sekitar rel dan perpotongan tertutup pemukiman penduduk dan bangunan



Gambar 5. Rambu tertutup pos kamling



Gambar 6. Palang pintu perlintasan tertutup kendaraan yang parkir di depan gedung

III. ANALISIS

III.1 ASPEK MANUSIA

a. Pengemudi Bus Harapan Jaya

Pengemudi yang mengemudikan bus AG 7493 UR adalah pengemudi cadangan. Sebelum kejadian yang bersangkutan mengemudikan bus Harapan Jaya AG 7493 UR dengan trayek Tulungagung - Surabaya pada hari Sabtu dan Minggu dari pukul 08.00 WIB s/d pukul 17.00 WIB. Sesampainya di lokasi kejadian \pm 100 meter dari pintu perlintasan pengemudi bus hendak mendahului sebuah mobil barang dari jalur kanan. Saat pengemudi hendak mendahului mobil barang, genta/alarm yang menunjukkan kereta api akan melintas berbunyi, namun karena kondisi cuaca pada saat itu hujan lebat, berkabut dan perangkat pengatur udara (AC) bus dihidupkan, pintu kaca tertutup rapat sehingga bunyi genta/alarm tidak terdengar oleh pengemudi. Pengemudi tidak mengurangi kecepatan Pada saat yang bersamaan KA Rapih Dhoho arah Stasiun Kediri masuk pada lokasi kejadian yang mengakibatkan terjadinya tabrakan bus dengan kereta api.

b. Petugas Penjaga Palang Pintu Perlintasan (JPL) 281

Dari hasil investigasi dan penelitian ditemukan petugas penjaga palang pintu perlintasan (sdr. Supinto) telah melaksanakan tugas sebagaimana tabel di bawah ini (sesuai buku serah terima JPL 281):

Hari/Tanggal	Nama Petugas JPL	Waktu Kerja (Jam)	Keterangan
Sabtu 21-02-2009	Sugito Yahdi	04.00 - 12.00 WIB 12.00 - 20.00 WIB 20.00 - 04.00 WIB	
Minggu 22-02-2009	Sugito Supinto	04.00 - 12.00 WIB 12.00 - 20.00 WIB 20.00 - 04.00 WIB	8 Jam 8 Jam
Senin 23-02-2009	Supinto	04.00 - 12.00 WIB 12.00 - 15.02 WIB	8 Jam 3 Jam Pukul 15.02 saat terjadinya kecelakaan

Tabel 2. Jadwal petugas penjaga palang pintu perlintasan

III.2 ASPEK SARANA

- Mobil bus Harapan Jaya AG 7493 UR

Dari hasil investigasi dan penelitian yang dilakukan bahwa secara administrasi Bus Harapan Jaya AG 7493 UR dalam kondisi laik jalan. Masa berlaku uji berkala kendaraan sampai tanggal 15 April 2009. Saat kejadian bus tersebut mengangkut penumpang sebanyak 32 orang tidak termasuk pengemudi dan pembantu pengemudi.

Tabrakan menyebabkan bus AG 7493 UR terseret sepanjang +-100 m kemudian terbalik dengan posisi di sebelah timur rel dengan kondisi bagian kaca depan bus hancur dan badan mobil bus rusak berat (hasil pemeriksaan teknis kendaraan terlampir).

Dari hasil penelitian terhadap instalasi sistim pengereman ternyata tidak ada indikasi terjadinya kebocoran. Sistim pengereman adalah rem pneumatic (kombinasi angin dan minyak). Teknologi mesin memenuhi ambang batas emisi gas buang Euro 2. Kondisi teknis mobil bus secara umum baik, kampas rem baru diganti dan keenam ban mobil bus dalam kondisi baru. Sistim suspensi kendaraan menggunakan suspensi kantong udara (*Air Bag Suspension*). Jumlah penumpang tidak melampaui ketentuan daya angkut (jumlah penumpang 34 orang, kapasitas 39 orang).

Kerusakan pada Mobil bus Harapan Jaya AG 7493 UR:



Gambar 7. Kondisi bagian depan mobil bus AG 7493 U



Gambar 8. Kondisi bagian belakang mobil bus AG 7493 UR



Gambar 9. Kondisi ban bagian belakang sebelah kiri



Gambar 10. Kondisi ban bagian belakang sebelah kanan

TABRAKAN ANTARA MOBIL BUS HARAPAN JAYA AG 7493 UR DENGAN
KA RAPIH DHOHO DI PINTU PERPOTONGAN SEBIDANG JPL 281 di KM 185 + 281
JALAN BRIGJEN KATAMSO DESA KAMPUNG DALEM, KOTA KEDIRI, JAWA TIMUR
SENIN, 23 FEBRUARI 2009



Gambar 11. Kondisi mobil bus Harapan Jaya AG 7493 UR

- Kereta Api Rapih Dhoho

Saat kejadian KA 950 Rapih Dhoho berangkat dari Stasiun Kediri pukul 14.52 WIB tujuan Blitar. Kecepatan sekitar 30 km/jam berjalan normal dan berjalan kurang lebih 1 km. Situasi saat itu hujan deras, berkabut dan pandangan terbatas, lampu lokomotif menyala dan pada saat mendekati lokasi membunyikan suling kereta api (klakson) setelah membaca semboyan 35. Pada saat kereta berada pada JPL 281, pada saat bersamaan bus Harapan Jaya AG 7493 UR masuk melintas jalur kereta api yang mengakibatkan terjadinya tabrakan. Tabrakan tersebut mengakibatkan lokomotif dan 2 kereta keluar dari rel.

Bagian depan sebelah kiri lokomotif KA Rapih Dhoho mengalami kerusakan, demikian juga 2 kereta yang ditarik lokomotif tersebut anjlok melintang dan menghantam bangunan disekitar jalur rel.



Gambar 12. 2 Gerbong KA Rapih Dhoho yang keluar dari rel



Gambar 13. Bagian depan lokomotif penyok akibat tabrakan

III.3 ASPEK PRASARANA DAN LINGKUNGAN

a. Profil Jalan

Jalan Brigjen Katamso adalah jalan arteri primer dengan status jalan Nasional, lebar 11 meter, pola sistem arah lalu lintas 1 (satu) arah. Kondisi pekerasan jalan baik. Ruas jalan Brigjen Katamso adalah jalur utama dari Tulungagung menuju Surabaya, berada di tengah Kota Kediri. Terdapat marka lurus utuh pada 25 (dua puluh lima) meter sebelum dan sesudah perpotongan dan putus-putus, serta rambu perpotongan 1 (satu) sepur.



Gambar 14. Rambu perpotongan



Gambar 15. Palang pintu perlintasan tertutup kendaraan yang parkir di depan gedung

b. Kondisi Profil/ Ruang Milik Jalan Kereta Api

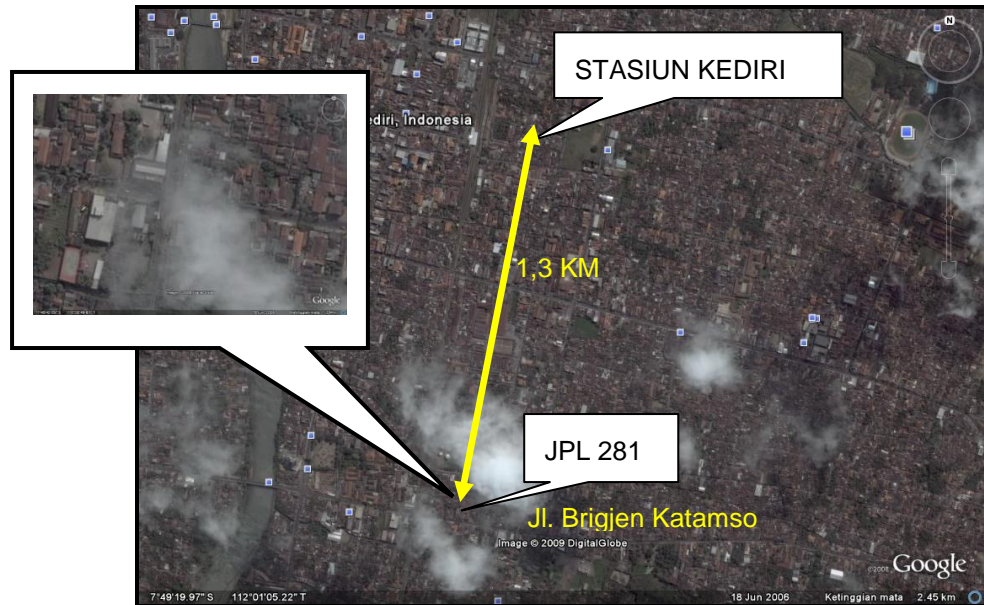
Kondisi rel relatif baik, jalur kereta di lokasi adalah 1 (satu) sepur/ jalur tunggal/ *single track*, jarak JPL 281 dari stasiun $\pm 1,3$ km, kondisi pintu perlintasan rusak bagian tengah sampai ujung depan.



Gambar 16. Pintu perlintasan yang rusak akibat ditabrak mobil bus AG 7493 UR

c. Kondisi Lingkungan/ Tata Guna Lahan

Tata guna lahan disekitar lokasi berupa pemukiman, pertokoan dan fasilitas perdagangan dan jasa, yang posisinya sangat dekat dengan rel, berakibat menghalangi jarak pandang pengemudi kendaraan yang melintas di jalan, masinis dan petugas penjaga palang pintu perlintasan (JPL) 281, dan terkena dampak jika terjadi kecelakaan yang fatal.



Gambar 17. Titik lokasi kejadian kecelakaan



Gambar 18. Kondisi jalan menjelang pintu perpotongan

TABRAKAN ANTARA MOBIL BUS HARAPAN JAYA AG 7493 UR DENGAN
KA RAPIH DHOHO DI PINTU PERPOTONGAN SEBIDANG JPL 281 di KM 185 + 281
JALAN BRIGJEN KATAMSO DESA KAMPUNG DALEM, KOTA KEDIRI, JAWA TIMUR
SENIN, 23 FEBRUARI 2009

IV. KESIMPULAN

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

1. Pengemudi bus Harapan Jaya AG 7493 UR tidak ada indikasi mengurangi kecepatan saat mendekati pintu perlintasan kereta api, hal ini terbukti dengan:
 - a. Patahnya palang pintu perpotongan;
 - b. Benturan yang cukup keras sehingga lokomotif penyok pada bagian depan sebelah kiri;
 - c. Posisi kereta anjlok dan melintang di jalur rel karena ada dorongan dari samping.
2. Pada saat kejadian hujan lebat, kaca jendela tertutup rapat sehingga pengemudi tidak mendengar suara alarm/sirine dan pandangan pengemudi terbatas;
3. Jumlah petugas penjaga pintu perlintasan sangat terbatas (3 orang), pada saat kejadian kecelakaan petugas penjaga pintu perlintasan yang bertugas saat itu menggantikan tugas penjaga yang seharusnya, dengan meneruskan tugas jaganya sehingga jam kerjanya melampaui jam kerja normal (27 jam);
4. Tata guna lahan di sekitar JPL 281 sangat padat, sehingga menyebabkan terbatasnya jarak pandang bebas pengemudi, masinis, dan petugas penjaga pintu perpotongan.

V. REKOMENDASI

Berdasarkan hasil kesimpulan diatas dan agar tidak terjadi kejadian serupa di masa yang akan datang, maka direkomendasikan hal-hal sebagai berikut:

V.1 PO Harapan Jaya :

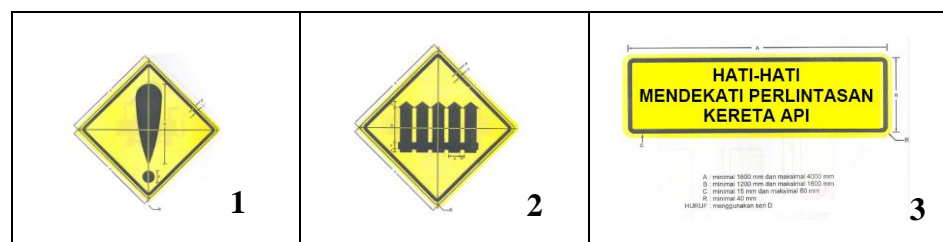
- Menekankan kepada awak kendaraan (crew bus) untuk mentaati segala peraturan lalu lintas, terutama pada saat akan melewati perpotongan kereta api;
- Memberi sanksi yang tegas terhadap awak bus yang melakukan pelanggaran.

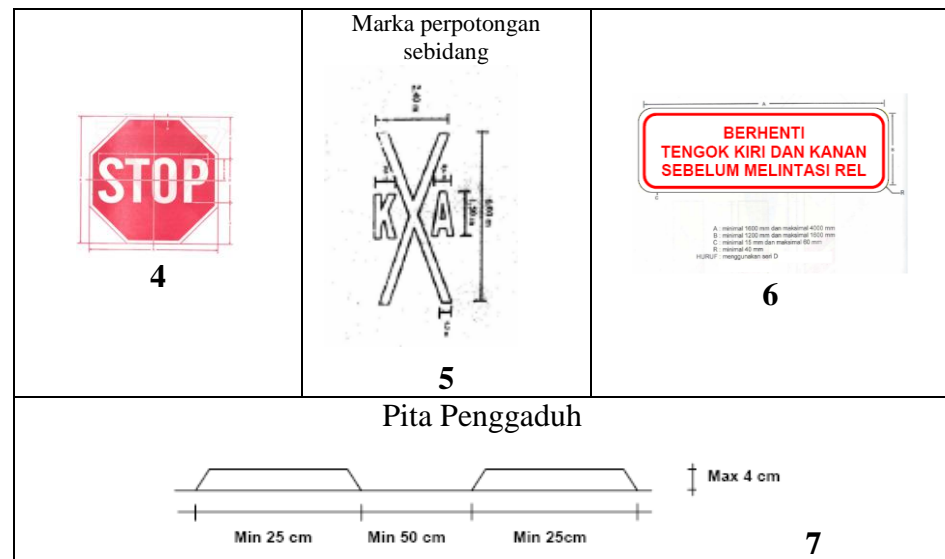
V.2 PT. KA (Persero) DAOP VII Madiun :

- Menambah jumlah petugas penjaga palang pintu perpotongan sebidang di JPL 281;
- Setiap petugas penjaga palang pintu perpotongan sebidang agar melaksanakan tugasnya sesuai dengan ketentuan.

V.3 Dinas Kota Kediri yang bertanggung jawab dalam bidang Perhubungan dan Dinas Propinsi Jawa Timur yang bertanggung jawab dalam bidang Perhubungan dan LLAJ :

- Melakukan koordinasi yang baik dengan pihak PT. KAI dan pihak Kepolisian dalam rangka mengantisipasi segala kemungkinan yang terjadi pada setiap perpotongan sebidang;
- Melengkapi rambu-rambu, RPPJ dan marka di lokasi kejadian sebagai berikut:





V.4 Pemerintah Kota Kediri :

Melakukan penertiban bangunan yang membatasi jarak pandang bebas di sekitar perpotongan sebidang JPL 281 dan yang berada di ruang milik jalan kereta api (rawan terkena dampak jika terjadi kecelakaan yang fatal).

V.5 Polresta Kediri :

Agar diberikan materi sosialisasi tentang tata cara berlalu lintas di perpotongan sebidang pada saat menerbitkan dan memperpanjang surat ijin mengemudi.

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