

**FINAL**  
**KNKT-09-08-06-01**

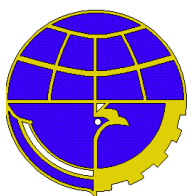
**KOMITE  
NASIONAL  
KESELAMATAN  
TRANSPORTASI**

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

**KECELAKAAN TUNGGAL TRUK HINO/ DUTRO 130 HD  
KH-9333-FA TERBALIK**

**JALAN DIVISI 6 ESTATE TANAH MAS BLOK R 66/67 DS. TANAH  
PUTIH, KECAMATAN TELAWANG KAB. KOTAWARINGIN TIMUR,  
KALIMANTAN TENGAH**

**SELASA, 18 AGUSTUS 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**

|  | <b>Hal</b> |
|--|------------|
| 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 Data Korban .....                      | 7          |
| I.6 Informasi Cuaca .....                  | 7          |
| I.7 Informasi Lainnya .....                | 7          |
| II. Temuan .....                           | 8          |
| II.1 Aspek Administrasi .....              | 8          |
| II.2 Aspek Sarana .....                    | 8          |
| II.3 Aspek Prasarana.....                  | 9          |
| II.4 Aspek Lingkungan .....                | 10         |
| III. Analisis .....                        | 11         |
| III.1 Aspek Manusia .....                  | 11         |
| III.2 Aspek Sarana .....                   | 12         |
| III.3 Aspek Prasarana dan Lingkungan ..... | 13         |
| IV. Kesimpulan .....                       | 15         |
| V. Rekomendasi .....                       | 17         |

## DAFTAR GAMBAR

- Gambar 1. Peta lokasi kejadian kecelakaan
- Gambar 2. Lokasi kejadian kecelakaan
- Gambar 3. Mobil barang/*dump truck* yang digunakan pada saat kecelakaan
- Gambar 4. Pintu belakang mobil barang/*dump truck*
- Gambar 5. Mobil barang/*dump truck* bagian sebelah kanan
- Gambar 6. Gundukan agregat yang memakan separuh jalan
- Gambar 7. Lokasi tergulingnya truk
- Gambar 8. Kendaraan truk terguling dengan posisi ban di atas

## SINOPSIS

Sudah merupakan kegiatan rutin bahwa setiap bulan, tanggal 3 dan 17, karyawan PT. Maju Aneka Sawit (MAS) menerima gaji. Setiap kali menerima gaji dan sebelum kembali ke tempat tinggal/baraknya masing-masing, mereka terlebih dahulu berbelanja membeli kebutuhan pokok/sembako, dll ke pasar dadakan yang berada di luar kompleks perkebunan, tepatnya di dekat pos satpam pintu masuk PT. MAS. Oleh karena tanggal 17 Agustus 2009 adalah hari libur nasional, maka gajian ditunda keesokan harinya yaitu tanggal 18 Agustus 2009.

Selasa, 18 Agustus 2009, sekitar pukul 18.00 WIB, setelah mengambil gaji kemudian berbelanja karyawan PT. MAS Divisi D akan kembali ke baraknya masing-masing dengan menaiki kendaraan *dump truck* dengan nomor kendaraan KH 9333 FA, yang sebetulnya kendaraan tersebut untuk mengangkut karyawan divisi G. Karena karyawan divisi G sudah pulang ke baraknya masing-masing diantaranya dengan berjalan kaki maka rombongan karyawan divisi D memanfaatkan kendaraan truk tersebut. Sebelum berangkat salah seorang penumpang menyampaikan kepada pengemudi agar pengangkutan ke barak dilakukan 2 (dua) kali angkut, namun karena waktu sudah cukup malam sekitar pukul 19.30 WIB penumpang yang ada sebanyak 64 orang tanpa dapat dibendung semuanya naik ke atas truk. Dalam perjalanan dari pasar dadakan/pos jaga pintu masuk utama menuju ke barak divisi D kurang lebih baru berjalan 600 meter kendaraan menemui tumpukan agregat (campuran pasir dan batu kerikil) sehingga kendaraan mengambil jalur sisi sebelah kanan. Pengambilan posisi kendaraan terlalu ke kanan sehingga ban kendaraan sebelah kanan depan dan belakang terperosok ke dalam parit (kedalaman parit sekitar 1,5 meter dalam kondisi tergenang air dan lumpur). Secara perlahan kendaraan beserta penumpangnya yang sebagian besar tidak sempat menyelamatkan diri akhirnya terbalik dengan posisi roda kendaraan di atas. Atas kejadian tersebut 25 (dua puluh lima) penumpang meninggal di tempat kejadian, 19 orang (sembilan belas) luka-luka dan 20 (dua puluh) orang selamat. Dari penumpang yang dirawat akibat luka-luka, keesokan lusanya 1 (satu) orang meninggal dunia. Jadi total 26 (dua puluh enam) orang meninggal dunia.

Sesaat setelah terjadinya kecelakaan, salah seorang korban selamat sambil berlari melaporkan kejadian tersebut ke kantor PT. MAS (pos pintu jaga utama perkebunan) yang berjarak sekitar 600 meter dari lokasi kejadian. Situasi dan kondisi sekitar tempat kejadian gelap gulita, tidak ada lampu penerangan. Kondisi yang gelap menyebabkan penumpang menjadi panik sehingga penumpang saling menginjak satu sama lain, hal ini yang menyebabkan jatuhnya jumlah korban yang besar. Tidak lama setelah kejadian tersebut, pihak Polresta Sampit dan Ambulan dari RSUD Murjani Sampit menuju ke tempat lokasi kejadian. Selanjutnya setelah dilakukan pemeriksaan dan pengambilan data-data tentang kecelakaan serta evakuasi, para korban baik yang meninggal maupun yang luka-luka dibawa ke RSUD Murjani Sampit. Peristiwa terjadi sekitar pukul 20.00 WIB. Dari data kendaraan diperoleh informasi bahwa masa berlaku uji kendaraan 24 Juli 2009 s/d 24 Januari 2010.

Dari investigasi dan penelitian KNKT yang dilakukan, diketahui hal-hal yang menonjol, yaitu :

- Pengemudi melaksanakan tugas melampaui jam kerja normal, terlalu banyak melakukan kerja lembur (*overtime*) sehingga waktu istirahatnya sangat kurang;
- Sarana yang dipergunakan mengangkut pegawai perkebunan tidak sesuai dengan peruntukannya yaitu dengan menggunakan mobil barang/*dump truck* yang seharusnya hanya dipergunakan untuk mengangkut barang/kelapa sawit;
- Lokasi kecelakaan terletak pada jalan lokal (jalan perkebunan sawit), kondisi jalan lurus dan bergelombang, jarak pandang pengemudi terbatas karena kiri kanan jalan merupakan perkebunan sawit. Di tepi jalan terdapat parit yang berisi air untuk keperluan menyiram tanaman sawit dengan kedalaman sekitar 1,5 meter dari permukaan jalan. Kondisi jalan tanah diperkeras dengan agregat tanpa aspal, bahu jalan tidak ada.
- Fasilitas pemukiman pekerja cukup memadai namun fasilitas untuk kesehatan (poliklinik) jumlahnya sangat terbatas, sehingga kurang dapat memberi pelayanan yang optimal terhadap pekerja/karyawan perusahaan perkebunan tersebut.

Investigasi dan penelitian KNKT ini menghasilkan beberapa rekomendasi yang perlu mendapat perhatian beberapa instansi terkait, seperti : Manajemen Perusahaan Perkebunan Kelapa Sawit PT. Maju Aneka Sawit, Dinas yang bertanggung jawab di bidang Perhubungan Propinsi Kalimantan Tengah, Dinas yang bertanggung jawab di bidang Perhubungan Kota Sampit.

## I. INFORMASI FAKTUAL

### I.1 DATA KENDARAAN

|                     |   |                                 |
|---------------------|---|---------------------------------|
| Jenis Kendaraan     | : | Mobil Barang/ <i>Dump Truck</i> |
| Merk / Tipe         | : | HINO / WU342R-HKQBD3/130MD      |
| Jumlah Tempat Duduk | : | 3                               |
| Karoseri            | : | -                               |
| No. Kendaraan       | : | KH.9333.FA                      |
| Tahun Pembuatan     | : | 2007                            |
| No. Mesin           | : | W04DTNJ12950                    |
| No. Rangka          | : | MJEC1JG4474003584               |
| Masa Berlaku STNK   | : | 28-12- 2009                     |
| Masa Berlaku Uji    | : | 24 JANUARI 2010                 |

#### Data Operator

|                   |   |   |
|-------------------|---|---|
| Operator/ Pemilik | : | PT. Maju Aneka Sawit                                |
| Alamat            | : | Jl. Jenderal Sudirman KM. 42 Desa Tanah Putih Kotim |

#### Data Awak Kendaraan

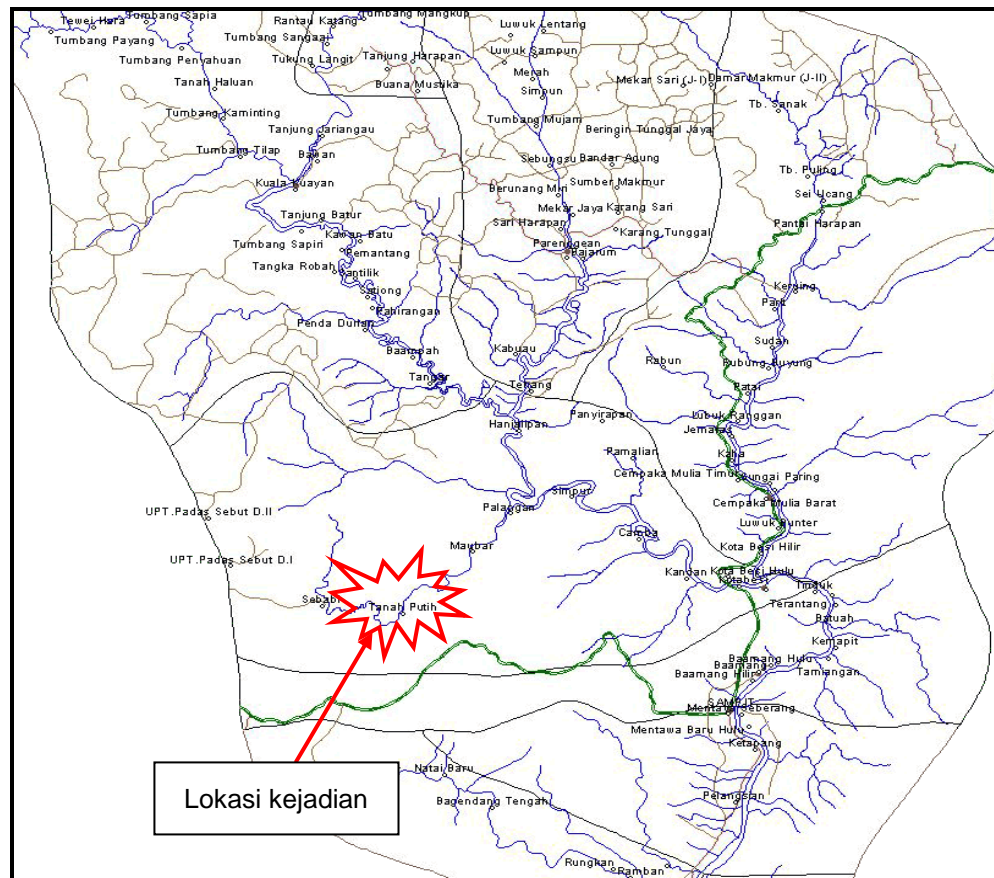
|                              |   |   |
|------------------------------|---|---|
|                              | : | Pengemudi   |
| Umur                         | : | 21 Tahun  |
| Jenis Kelamin                | : | Laki-laki   |
| SIM                          | : | B 1   |
| Pendidikan                   | : | SLTA  |
| Alamat                       | : | Desa Tambun Raya RT. IV Kec. Basarang Kab. Kapuas |
| Pengalaman Kerja (mengemudi) | : | 2 Tahun   |

**I.2 DATA PRASARANA DAN LINGKUNGAN**

- Nama Jalan : Jl. Divisi 6 Estate Tanah Mas Blok R. 66/67
- Kelas Jalan : -
- Status Jalan : Bukan jalan umum (jalan areal perkebunan)
- Fungsi Jalan : Operasional perkebunan
- Lebar jalan : 5 meter
- Lebar bahu jalan : -
- Kemiringan/kontour jalan : bergelombang/ tidak rata.
- Pola Arus Lalu Lintas : 2 (dua) arah / bergantian.
- Jumlah lajur : 1 (satu).
- Tipe perkerasan bahu jalan : tanah-pasir dipadatkan.
- Konstruksi Perkerasan Jalan : tanah bercampur agregat dipadatkan.
- Kualitas Permukaan Jalan : kasar, tanah berbatu/ agregat padatan.
- Kondisi Permukaan Jalan : kering/ jika hujan becek-licin.
- Marka Jalan : tidak ada
- Perlengkapan Jalan : - tidak ada marka jalan  
- tidak ada rambu lalu lintas  
- tidak ada penerangan jalan



### I.3 LOKASI KEJADIAN



Gambar 1. Peta lokasi kejadian kecelakaan

### I.4 KRONOLOGIS

Sudah merupakan kegiatan rutin bahwa setiap bulan, tanggal 3 dan 17, karyawan PT. Maju Aneka Sawit (MAS) menerima gaji. Setiap kali menerima gaji dan sebelum kembali ke tempat tinggal/ baraknya masing-masing, mereka terlebih dahulu berbelanja membeli kebutuhan pokok/ sembako dll ke pasar dadakan yang berada diluar komplek perkebunan, tepatnya di dekat pos satpam pintu masuk PT. MAS. Oleh karena tanggal 17 Agustus 2009 adalah hari libur nasional, maka gaji ditunda keesokan harinya yaitu tanggal 18 Agustus 2009.

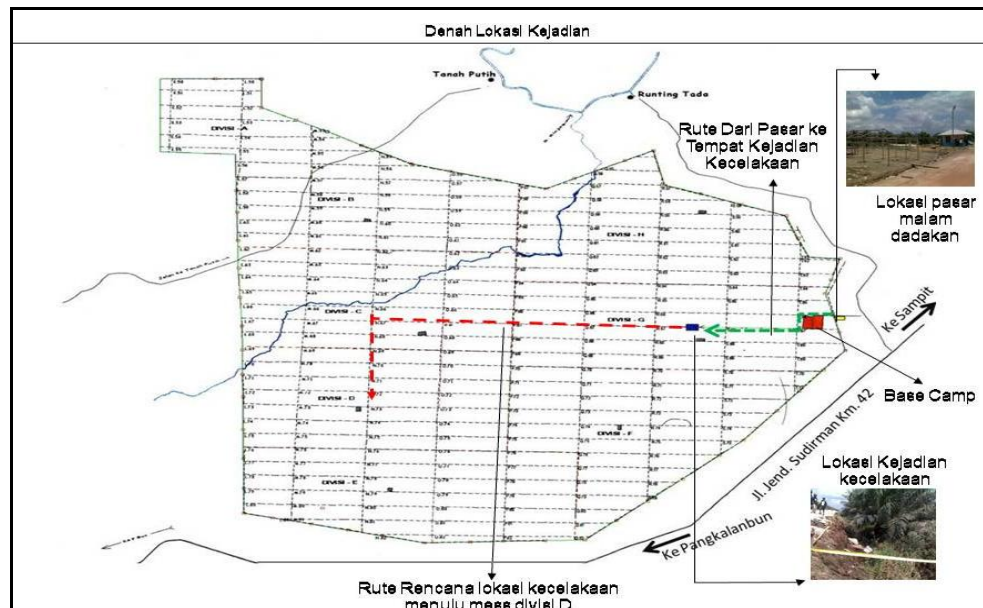
Selasa, 18 Agustus 2009, sekitar pukul 18.00 WIB, setelah mengambil gaji kemudian berbelanja karyawan PT. MAS Divisi D akan kembali ke baraknya masing-masing dengan menaiki kendaraan *dump truk* dengan nomor kendaraan KH 9333 FA, yang sebetulnya kendaraan tersebut untuk mengangkut karyawan divisi G. Karena karyawan divisi G sudah pulang ke baraknya masing-masing diantaranya dengan berjalan kaki maka rombongan karyawan divisi D memanfaatkan kendaraan truk tersebut.

Sebelum berangkat salah seorang penumpang menyampaikan kepada pengemudi agar pengangkutan ke barak dilakukan 2 (dua) kali angkut, namun karena waktu sudah cukup malam sekitar pukul 19.30 WIB penumpang yang ada sebanyak 64 orang tanpa dapat dibendung semuanya naik ke atas truk. Dalam perjalanan dari pasar dadakan/ pos jaga pintu masuk utama menuju ke barak divisi D kurang lebih baru berjalan 600 meter kendaraan menemui tumpukan agregat (campuran pasir dan batu kerikil) sehingga kendaraan mengambil jalur sisi sebelah kanan. Pengambilan posisi kendaraan terlalu ke kanan sehingga ban kendaraan sebelah kanan depan dan belakang terperosok ke dalam parit (kedalaman parit sekitar 1,5 meter dalam kondisi tergenang air dan lumpur). Secara perlahan kendaraan beserta penumpangnya yang sebagian besar tidak sempat menyelamatkan diri akhirnya terbalik dengan posisi roda kendaraan di atas.

Atas kejadian tersebut 25 (dua puluh lima) penumpang meninggal di tempat kejadian, 19 orang (sembilan belas) luka-luka dan 20 (dua puluh) orang selamat. Dari penumpang yang dirawat akibat luka-luka keesokan lusanya 1 (satu) orang meninggal dunia, jadi total 26 (dua puluh enam) orang meninggal dunia.

Sesaat setelah terjadinya kecelakaan, salah seorang korban selamat sambil berlari melaporkan kejadian tersebut ke kantor PT. MAS (pos pintu jaga utama perkebunan) yang berjarak sekitar 600 meter dari lokasi kejadian. Situasi dan kondisi sekitar tempat kejadian gelap gulita, tidak ada lampu penerangan. Kondisi yang gelap menyebabkan penumpang menjadi panik sehingga penumpang saling menginjak satu sama lain, hal ini yang menyebabkan jatuhnya jumlah korban yang besar.

Tidak lama setelah kejadian tersebut, pihak Polresta Sampit dan Ambulan dari RSUD Murjani Sampit menuju ke tempat lokasi kejadian. Selanjutnya setelah dilakukan pemeriksaan dan pengambilan data-data tentang kecelakaan serta evakuasi, para korban baik yang meninggal maupun yang luka-luka dibawa ke RSUD Murjani Sampit. Peristiwa terjadi sekitar pukul 20.00 WIB. Dari data kendaraan diperoleh informasi bahwa masa berlaku uji kendaraan 24 Juli 2009 s/d 24 Januari 2010.



Gambar 2. Lokasi kejadian kecelakaan

### I.5 DATA KORBAN

| Korban      | Awak Kendaraan | Penumpang | Total |
|-------------|----------------|-----------|-------|
| Meninggal   | -              | 26        | 26    |
| Luka Berat  | -              | -         | -     |
| Luka Ringan | -              | 18        | 18    |
| Selamat     | 1              | 19        | 20    |
| Total       | 1              | 63        | 64    |

Tabel 1. Data jumlah dan rincian korban

### I.6 INFORMASI CUACA

Peristiwa kecelakaan tersebut terjadi pada malam hari, pukul 20.00 WIB dan kondisi cuaca pada saat itu cerah dan tidak hujan.

### I.7 INFORMASI LAINNYA (Kecepatan Kendaraan pada saat kejadian)

Dari hasil penelitian di lapangan, kecepatan kendaraan rendah sewaktu akan melewati gundukan agregat. Setelah melewati gundukan agregat, kendaraan truk miring ke arah kanan karena ban depan dan belakang kanan terlalu ke pinggir kanan sehingga kendaraan terperosok masuk ke dalam parit dengan secara perlahan-lahan semakin miring dan pada akhirnya terbalik dengan posisi roda berada di atas.

## II. TEMUAN –TEMUAN

### II.1 ASPEK ADMINISTRASI

Data pada Buku Uji Berkala (Kir) menunjukkan bahwa masa berlaku uji berkala mobil barang KH 9333 FA sampai dengan 24 Januari 2010.

### II.2 ASPEK SARANA

- Saat kejadian kecelakaan, mobil barang/*dump truck* KH 9333 FA mengangkut penumpang sebanyak 64 orang dan mengangkut barang-barang belanjaan keperluan para pegawai perkebunan.
- Hasil pemeriksaan kondisi fisik rem mobil barang dalam keadaan bagus. Instalasi pipa pengereman tidak didapati kebocoran. Kanvas sepatu rem masih cukup tebal.
- Kondisi fisik ban mobil barang baik. Pada roda depan kiri dan kanan (ban tunggal) dan roda bagian belakang kiri kanan (ban ganda) kedalaman alur bannya masih memenuhi persyaratan (masih di atas 1 mm). Kondisi ban juga asli, tidak divulkanisir.



Gambar 3. Mobil barang/*dump truck* yang digunakan pada saat kecelakaan



**Gambar 4. Pintu belakang mobil barang/dump truck**



**Gambar 5. Mobil barang/dump truck bagian sebelah kanan**

### **II.3 ASPEK PRASARANA**

- Geometrik jalan pada ruas jalan tempat terjadinya kecelakaan landai namun tidak rata, bergelombang.
- Badan jalan merupakan tanah dan agregat yang dikeraskan tanpa aspal.
- Pada musim kemarau berdebu dan pada saat hujan jalan menjadi becek/licin.



**Gambar 6. Gundukan agregat yang memakan separuh jalan**



**Gambar 7. Lokasi tergulingnya truk**

## **II.4 ASPEK LINGKUNGAN**

Kondisi lingkungan di sekitar lokasi kejadian kecelakaan adalah merupakan daerah perkebunan kelapa sawit PT. MAS. Tepi kiri dan kanan sepanjang jalan terdapat parit berair untuk menyiram tanaman sawit. Jalan juga tidak diberi lampu penerangan sehingga pada malam hari gelap.



**Gambar 8. Kendaraan truk terguling dengan posisi ban di atas**

---

### III. ANALISIS

#### III.1 ASPEK MANUSIA

Berdasarkan hasil wawancara dengan pengemudi mobil barang/*dump truck*, pihak manajemen perusahaan perkebunan sawit PT. Maju Aneka Sawit dan sejumlah saksi serta petugas lapangan diperoleh hal-hal sebagai berikut:

- Jam Kerja Pengemudi sebelum kejadian;
- Pengalaman kerja selama ini;
- Pengalaman melintas di lokasi kejadian.

Dapat dianalisis hal-hal sebagai berikut:

- Jam kerja pengemudi : Tiap hari pengemudi mengoperasikan mobil barang/*dump truck* untuk mengangkut pekerja/karyawan perusahaan perkebunan sawit dari barak-barak tempat tinggal menuju lokasi perkebunan. Selain itu, mereka juga mengangkut peralatan perkebunan dari satu tempat ke tempat lain dalam areal perkebunan yang sama atau ke tempat-tempat di luar areal perkebunan yang jaraknya cukup jauh. Pihak manajemen PT. Maju Aneka Sawit dalam mengatur jam kerja karyawannya cenderung memberi kebebasan untuk melakukan kerja lembur (*over time*). Dari sisi perolehan upah, yang bersangkutan akan memperoleh tambahan yang cukup besar namun dari sisi kesehatan/stamina karyawan, dapat memberikan dampak yang kurang baik karena yang bersangkutan tidak memiliki waktu yang cukup untuk istirahat sehingga stamina mereka menurun karena mengalami kelelahan. Dalam kondisi tubuh lelah maka sekiranya mengemudikan kendaraan kemungkinan dapat timbul hal-hal yang tidak diinginkan/kecelakaan.
- Pengalaman kerja selama ini : Pengemudi mempunyai pengalaman mengemudikan kendaraan selama dua tahun, khususnya mengemudikan kendaraan mobil barang/*dump truck*.

- Pengalaman melintas : Setiap harinya pengemudi mengantar jemput di lokasi kejadian karyawan, mengantar barang dan peralatan perkebunan dengan melewati ruas jalan tempat terjadinya kecelakaan. Namun karena adanya tumpukan agregat di separuh badan jalan mengakibatkan pengemudi mengambil jalur terlalu ke kanan sehingga roda ban mobil barang/*dump truck* bagian kanan terperosok ke dalam parit yang pada akhirnya mengakibatkan mobil barang/*dump truck* tersebut terbalik.

### III.2 ASPEK SARANA

Berdasarkan data dan informasi yang didapat melalui :

- Buku Uji Berkala (Kir);
- Jumlah penumpang yang diangkut;
- Hasil pemeriksaan kondisi fisik ban mobil barang tersebut;
- Hasil pemeriksaan kondisi fisik rem mobil barang tersebut.

Dapat dianalisis hal-hal sebagai berikut :

- Buku uji berkala (Kir) : Data pada Buku Uji Berkala (Kir) menunjukkan bahwa masa berlaku uji berkala mobil barang KH 9333 FA sampai dengan 24 Januari 2010. Hal ini berarti secara administrasi mobil barang/*dump truck* tersebut memenuhi persyaratan laik jalan.
- Jumlah penumpang : Saat kejadian kecelakaan, mobil barang/*dump truck* KH 9333 FA mengangkut penumpang sebanyak 64 orang dan mengangkut barang-barang belanjaan keperluan para pegawai perkebunan. Ditinjau dari berat muatan yang diangkut, orang dan barang masih dibawah daya angkut mobil barang tersebut. Namun ditinjau dari sisi peruntukkannya, pengoperasian mobil barang untuk mengangkut orang sudah melanggar ketentuan yang berlaku. Dengan demikian, secara yuridis pengoperasian kendaraan tersebut untuk mengangkut orang adalah merupakan bentuk pelanggaran.



- Hasil pemeriksaan : Hasil pemeriksaan kondisi fisik rem mobil barang dalam keadaan bagus. Instalasi pipa pengereman tidak didapati kebocoran. Kanvas sepatu rem masih cukup tebal. Secara teknis sistem pengereman bekerja secara normal dengan demikian dapat disimpulkan bahwa kendaraan mobil barang tersebut dalam kondisi laik jalan.
- Hasil pemeriksaan : Kondisi fisik ban mobil barang baik. Pada kondisi fisik ban mobil barang: roda depan kiri dan kanan (ban tunggal) dan roda bagian belakang kiri kanan (ban ganda) kedalaman alur bannya masih memenuhi persyaratan (masih di atas 1 mm). Kondisi ban juga asli, tidak divulkanisir. Secara teknis, dengan kondisi ban seperti ini maka akan menghasilkan daya tapak yang baik pula (daya cengkramnya baik).

### III.3 ASPEK PRASARANA DAN LINGKUNGAN

Berdasarkan data dan informasi yang didapat melalui pemeriksaan/penelitian di lapangan, diperoleh sbb:

- Keadaan Geometrik Jalan
- Kondisi lingkungan di sekitar lokasi kejadian

Dapat dianalisis hal-hal sebagai berikut :

- Keadaan Geometrik : Geometrik jalan pada ruas jalan tempat terjadinya kecelakaan landai namun tidak rata, bergelombang. Badan jalan merupakan tanah dan agregat yang dikeraskan tanpa aspal. Pada musim kemarau berdebu dan pada saat hujan jalan menjadi becek/licin. Dengan demikian, secara teknis pengoperasian infrastruktur jalan tersebut kurang memenuhi persyaratan keselamatan.

- Kondisi lingkungan di sekitar lokasi kejadian : Kondisi lingkungan di sekitar lokasi kejadian kecelakaan adalah merupakan daerah perkebunan kelapa sawit PT. MAS. Tepi kiri dan kanan sepanjang jalan terdapat parit berair untuk menyiram tanaman sawit. Jalan juga tidak diberi lampu penerangan sehingga pada malam hari gelap. Kondisi ini juga sangat rawan, disamping rawan terhadap keamanan juga rawan terhadap kecelakaan.

#### IV. KESIMPULAN

Hasil investigasi dan penelitian tim KNKT di lokasi kejadian, wawancara dengan pihak yang terlibat dan saksi-saksi lainnya diperoleh temuan fakta-fakta sebagai berikut:

- a. Tingkat kewaspadaan dan kemahiran pengemudi dalam mengemudikan kendaraannya pada medan yang demikian belum tergolong cakap. Pada saat kejadian, kemungkinan kondisi/stamina pengemudi lelah sehingga konsentrasi dan kemampuan mengantisipasi terhadap kemungkinan yang dapat terjadi sewaktu-waktu dan di luar dugaan tidak dapat direspon secara baik. Hal ini ada keterkaitan secara erat dengan bekerja melebihi batas jam kerja normal, terlalu banyak lembur/*overtime* yang mengakibatkan kurangnya waktu untuk beristirahat;
- b. Tiap hari pengemudi mengoperasikan mobil barang/*dump truck* untuk mengangkut pekerja/karyawan perusahaan perkebunan sawit dari barak-barak tempat tinggal menuju lokasi perkebunan. Selain itu, mereka juga mengangkut peralatan perkebunan dari satu tempat ke tempat lain dalam areal perkebunan yang sama atau ke tempat-tempat di luar areal perkebunan yang jaraknya cukup jauh. Pihak manajemen PT. Maju Aneka Sawit dalam mengatur jam kerja karyawannya cenderung memberi kebebasan untuk melakukan kerja lembur (*over time*). Dari sisi perolehan upah yang bersangkutan akan memperoleh tambahan yang cukup besar namun dari sisi kesehatan/stamina karyawan dapat memberikan dampak yang kurang baik, karena yang bersangkutan tidak memiliki waktu yang cukup untuk istirahat, sehingga stamina mereka menurun, karena mengalami kelelahan. Dalam kondisi tubuh lelah maka sekiranya mengemudikan kendaraan kemungkinan dapat timbul hal-hal yang tidak diinginkan/kecelakaan;
- c. Pengemudi mempunyai pengalaman mengemudikan kendaraan selama dua tahun, khususnya mengemudikan kendaraan mobil barang/*dump truck*;
- d. Setiap harinya pengemudi mengantar jemput karyawan, mengantar barang dan peralatan perkebunan dengan melewati ruas jalan tempat terjadinya kecelakaan. Namun karena adanya tumpukan agregat di separuh badan jalan mengakibatkan pengemudi mengambil jalur terlalu ke kanan sehingga roda ban mobil barang/*dump truck* bagian kanan terperosok ke dalam parit yang pada akhirnya mengakibatkan mobil barang/*dump truck* tersebut terbalik;
- e. Data pada Buku Uji Berkala (Kir) menunjukkan bahwa masa berlaku uji berkala mobil barang KH 9333 FA sampai dengan 24 Januari 2010. Hal ini berarti secara administrasi mobil barang/*dump truck* tersebut memenuhi persyaratan laik jalan;

- f. Saat kejadian kecelakaan, mobil barang/*dump truck* KH 9333 FA mengangkut penumpang sebanyak 64 orang dan mengangkut barang-barang belanjaan keperluan para pegawai perkebunan. Ditinjau dari berat muatan yang diangkut orang dan barang, masih dibawah daya angkut mobil barang tersebut. Namun ditinjau dari sisi peruntukannya, pengoperasian mobil barang untuk mengangkut orang sudah melanggar ketentuan yang berlaku. Dengan demikian, secara yuridis pengoperasian kendaraan tersebut untuk mengangkut orang adalah merupakan bentuk pelanggaran;
- g. Hasil pemeriksaan kondisi fisik rem mobil barang dalam keadaan bagus. Instalasi pipa pengereman tidak didapati kebocoran. Kanvas sepatu rem masih cukup tebal. Secara teknis, sistem pengereman bekerja secara normal. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kendaraan mobil barang tersebut dalam kondisi laik jalan;
- h. Kondisi fisik ban mobil barang baik, pada roda depan kiri dan kanan (ban tunggal) dan roda bagian belakang kiri kanan (ban ganda) kedalaman alur bannya masih memenuhi persyaratan (masih di atas 1 mm). Kondisi ban juga asli, tidak divulkanisir. Secara teknis, dengan kondisi ban seperti ini maka akan menghasilkan daya tapak yang baik pula (daya cengkramnya baik);
- i. Geometrik jalan pada ruas jalan tempat terjadinya kecelakaan landai namun tidak rata, bergelombang. Badan jalan merupakan tanah dan agregat yang dikeraskan tanpa aspal. Pada musim kemarau berdebu dan pada saat hujan jalan menjadi becek/licin. Dengan demikian, secara teknis, pengoperasian infrastruktur jalan tersebut kurang memenuhi persyaratan keselamatan;
- j. Kondisi lingkungan di sekitar lokasi kejadian kecelakaan adalah merupakan daerah perkebunan kelapa sawit PT. MAS. Tepi kiri dan kanan sepanjang jalan terdapat parit berair untuk menyiram tanaman sawit. Jalan juga tidak diberi lampu penerangan sehingga pada malam hari gelap. Kondisi ini juga sangat rawan disamping rawan terhadap keamanan juga rawan terhadap kecelakaan.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kemungkinan penyebab utama (***Probability Cause***) terjadinya peristiwa kecelakaan ini, bersumber dari faktor pengemudi yang kelelahan/*fatigue* dalam mengemudikan kendaraan, pengoperasian kendaraan yang tidak sesuai dengan peruntukannya, dan rendahnya kualitas teknis infrastruktur jalan perkebunan yang menyebabkan roda kendaraan terperosok ke dalam parit sehingga mobil barang tersebut terbalik dengan posisi roda berada di atas.

## 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 Dinas Kota Sampit yang bertanggung jawab dalam bidang pembinaan Perhubungan :

- Melakukan pembinaan terhadap para pengusaha baik angkutan maupun perkebunan bahwa untuk angkutan orang harus menggunakan kendaraan sesuai peruntukannya (angkutan orang)
- Memberikan sanksi yang tegas terhadap setiap pelanggaran. Kondisi ini berjalan sudah cukup lama dan tampaknya manajemen perusahaan beranggapan bahwa ini adalah hal yang biasa
- Perlu adanya langkah konkrit dari pihak pemerintah daerah dalam hal ini Kepala Dinas Perhubungan Kota Sampit untuk memberikan teguran dan himbauan

### V.2 PT. Maju Aneka Sawit (MAS) :

- Memperhatikan jam kerja setiap karyawan, diperbolehkan melakukan penambahan jam kerja (lembur), namun harus dalam batas-batas sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.
- Mengoperasikan truk hanya untuk mengangkut kelapa sawit dan alat-alat kerja perkebunan. Untuk mengangkut penumpang harus menggunakan mobil angkutan penumpang/ orang.
- Memasang lampu penerangan secukupnya di jalan perkebunan.
- Membersihkan tumpukan material di atas ruang lalu lintas jalan.

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