

FINAL

KNKT-11-01-01-01

**KOMITE
NASIONAL
KESELAMATAN
TRANSPORTASI**

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

**TABRAKAN ANTARA MOBIL MIKROBUS
B 2315 IZ DAN TRUK GANDENG HINO AG 8075 UA**

**DI RUAS JALAN TEGAL GUBUK, DESA WINONG, ARJAWINANGUN,
KABUPATEN CIREBON, JAWA BARAT**

RABU, 26 JANUARI 2011



**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
Daftar Tabel	iv
Sinopsis	1
I. Informasi Faktual	2
I.1 Data Kendaraan	2
I.2 Data Prasarana dan lingkungan	4
I.3 Lokasi Kejadian	5
I.4 Kronologis	6
I.5 Korban	7
I.6 Informasi penumpang	8
I.7 Informasi Awak Kendaraan	8
I.8 Informasi Cuaca	8
II. Temuan	9
II.1 Administrasi	9
II.2 Sarana	10
II.3 Manusia	11
II.3 Prasarana dan Lingkungan	11
III. Analisis	12
III.1 Aspek Sarana	12
III.2 Aspek Manusia	12
IV. Kesimpulan	14
V. Rekomendasi	15
Lampiran	

DAFTAR GAMBAR

- Gambar 1. Peta lokasi kajadian
- Gambar 2. Sketsa Kejadian Kecelakaan
- Gambar 3. Plat Uji Berkala Kereta Gandengan SB 186867
- Gambar 4. Ban depan kanan mobil bus Isuzu B 2315 IZ
- Gambar 5. Bumper yang tidak standar pada truk gandeng AG 8075 UA
- Gambar 6. Ban depan kanan truk gandeng AG 8075 UA
- Gambar 7. Jalan berlubang yang telah diperbaiki sehari setelah kecelakaan

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Data jumlah dan rincian korban

SINOPSIS

Rabu, 26 Januari 2011, sebuah mobil bus sedang merek Isuzu dengan nomor kendaraan B 2315 IZ berangkat dari Tegal menuju arah Jakarta membawa penumpang sebanyak 12 orang. Tiba di Jalan Tegal Gubug KM 236, kondisi jalan lurus, beraspal dan berlubang. Mobil bus Isuzu tersebut berjalan dibelakang mobil bus lain, tiba-tiba mobil bus yang berada di depannya secara mendadak berpindah ke sisi sebelah kiri jalan untuk menghindari lubang. Mobil bus sedang Isuzu yang berada di belakang mencoba mengikuti kendaraan mobil bus yang di depannya tersebut, namun tanpa diduga ban depan sebelah kanan terperosok masuk ke dalam lubang sehingga mengalami pecah ban. Mobil bus sedang Isuzu tersebut kehilangan kendali kemudian oleng ke kanan dan menabrak median jalan, selanjutnya masuk ke jalur berlawanan arah.

Sementara dari arah berlawanan melaju truk gandeng dengan nomor kendaraan AG 8075 UA yang membawa muatan biji plastik sebanyak 32 ton. Pengemudi truk gandeng terkejut melihat mobil bus Isuzu yang masuk ke jalurnya dan secara spontan berusaha menghindar dengan membelokan kendaraannya ke arah kanan sambil melakukan pengereman. Walaupun sudah dilakukan pengereman, namun karena kendaraan truk tersebut memuat beban berat maka tidak dapat berhenti secara mendadak, tetap melaju dan terjadilah tabrakan. Tabrakan terjadi dengan posisi depan kiri - depan kiri (*left head on collision*), peristiwa kecelakaan tersebut terjadi sekitar pukul 23.40 WIB.

Kecelakaan tersebut mengakibatkan 6 (enam) orang meninggal dunia di tempat kejadian dan 3 (tiga) orang meninggal setelah mendapat perawatan di RSUD Arjawinangun Cirebon, 5 (lima) orang menderita luka berat. Korban yang luka dirujuk ke RS. Mitra Plumbon Cirebon 2 (dua) orang, 1 (satu) orang ke RS. Gunung Jati Cirebon dan 2 (dua) orang ke RSI. Muhammadiyah Kab.Tegal / Slawi.

Investigasi dan penelitian KNKT ini menghasilkan beberapa rekomendasi yang perlu mendapat perhatian beberapa instansi terkait, seperti : Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, Dinas Perhubungan Kota Kediri dan Dinas Perhubungan Kota Bekasi.

I. INFORMASI FAKTUAL

I.1 Data Kendaraan

a. Data Kendaraan 1

Jenis Kendaraan	:	Mobil Bus Sedang
Merk/Tipe	:	ISUZU / NHR 55
Karoseri	:	Putra Pelangi
No. Kendaraan	:	B 2315 IZ
No. Uji Berkala	:	Belum pernah melaksanakan uji berkala
Tahun Pembuatan	:	2003
No. Mesin	:	M008968
No. Rangka	:	MHCNH55EY3J008968
Masa Berlaku STNK	:	01 Desember 2013
Masa Berlaku Uji Berkala	:	-

Data Operator

Operator/ Pemilik	:	Nasori
Alamat	:	Puri Gading Blok H13 No.11 Rt 02/13 Jati Melati Bekasi

Data Awak Kendaraan

	:	Pengemudi
Umur	:	35 Tahun
Jenis Kelamin	:	Laki-laki
SIM	:	A
Pendidikan	:	SD
Alamat	:	Jl. Sawah Lio X Dalam, Jakarta Barat

b. Data Kendaraan 2

Jenis Kendaraan	:	Mobil barang truk dengan kereta gandeng
Merk / Tipe	:	Hino FF173NA
Karoseri	:	PT. Hino Motor Indonesia, Indomobil Group
No. Kendaraan	:	AG 8075 UA
No. Uji Berkala	:	KD 9536 K
Tahun Pembuatan	:	2001
No. Mesin	:	H07DAJ18682
No. Rangka	:	MJEFF173N1KA14603
Masa Berlaku STNK	:	25 Juni 2011
Masa Berlaku Uji Berkala	:	14 Juli 2011

Data Pemilik

Pemilik	:	Ifan Negara
Alamat	:	Singosari 35 Rw 09/01 KDR/ Desa Dandangan, Kediri Jawa Timur

Data Pengemudi

	:	Pengemudi
Umur	:	32 tahun
Jenis Kelamin	:	Laki-laki
SIM	:	B.II Umum
Pendidikan	:	Sekolah Dasar
Alamat	:	Tinalan IV Barat 44 Pesantren Rt 04/03 Kediri, Jawa Timur
Pengalaman Kerja	:	6 (enam) Tahun sebagai pembantu pengemudi, 9 (sembilan) Tahun sebagai pengemudi.

c. Data Kendaraan 3

Jenis Kendaraan	:	Kereta Gandengan
Merk/Tipe	:	Remaja / RM 16
Karoseri	:	Remaja Engineering Surabaya, Jawa Timur
No. Uji Berkala	:	SB 186680 K
Tahun Pembuatan	:	2001
No. Mesin	:	H07DAJ18682
No. Rangka	:	MJEFF173N1KA14603
Masa Berlaku STNK	:	25 Juni 2011
Masa Berlaku Uji Berkala	:	14 Juli 2011

I.2 DATA PRASARANA DAN LINGKUNGAN

- Nama Jalan : Jl. Tegal Gubug, Cirebon – Jatibarang KM. 236
Desa Winong, Arjawinangun Kabupaten Cirebon, Jawa Barat
- Kelas Jalan : I (satu)
- Status Jalan : Nasional
- Fungsi Jalan : Arteri Primer
- Lebar Jalan : 6,97 meter
- Lebar Bahu Jalan : 1 (satu) meter
- Lebar Median : 1,36 meter
- Pola Arus Lalu Lintas : 2 (dua) arah dengan pembatas tengah / median permanen
- Tipe perkerasan bahu jalan : Pasir Kerikil
- Konstruksi Perkerasan Jalan : Aspal / hot mix
- Kualitas Permukaan Jalan : Kering

- Perlengkapan Jalan : - marka tengah
- median jalan
- Penerangan Jalan Umum : Tidak ada

I.3 LOKASI KEJADIAN



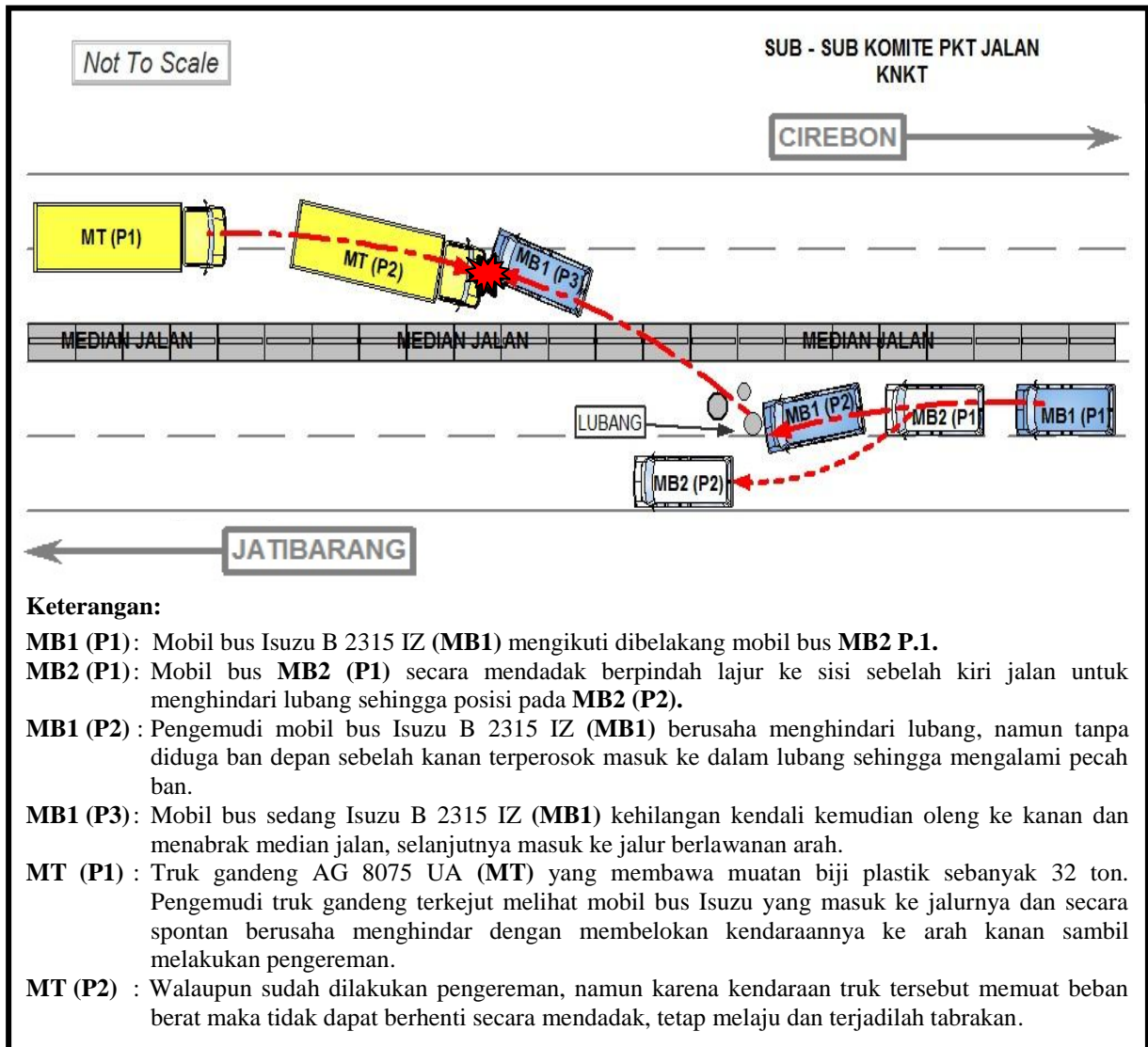
Gambar 1. Peta Lokasi Kejadian

I.4 KRONOLOGIS

Rabu, 26 Januari 2011, sebuah mobil bus sedang merek Isuzu dengan nomor kendaraan B 2315 IZ berangkat dari Tegal menuju arah Jakarta membawa penumpang sebanyak 12 orang. Tiba di Jalan Tegal Gubug KM 236, kondisi jalan lurus, beraspal dan berlubang. Mobil bus Isuzu tersebut mengikuti dibelakang mobil bus lainnya, tiba-tiba mobil bus yang berada di depannya secara mendadak berpindah lajur ke sisi sebelah kiri jalan untuk menghindari lubang. Kendaraan mobil bus sedang Isuzu yang berada di belakangnya mengikuti kendaraan mobil bus tersebut, namun tanpa diduga ban depan sebelah kanan terperosok masuk ke dalam lubang sehingga mengalami pecah ban. Mobil bus sedang Isuzu tersebut kehilangan kendali kemudian oleng ke kanan dan menabrak median jalan, selanjutnya masuk ke jalur berlawanan arah.

Sementara dari arah berlawanan melaju truk gandeng dengan nomor kendaraan AG 8075 UA yang membawa muatan biji plastik sebanyak 32 ton. Pengemudi truk gandeng terkejut melihat mobil bus Isuzu yang masuk ke jalurnya dan secara spontan berusaha menghindar dengan membelokan kendaraannya ke arah kanan sambil melakukan pengereman. Walaupun sudah dilakukan pengereman, namun karena kendaraan truk tersebut memuat beban berat maka tidak dapat berhenti secara mendadak, tetap melaju dan terjadilah tabrakan. Tabrakan terjadi dengan posisi depan kiri - depan kiri (*left head on collision*), peristiwa kecelakaan tersebut terjadi sekitar pukul 23.40 WIB.

Kecelakaan tersebut mengakibatkan 6 (enam) orang meninggal dunia di tempat kejadian dan 3 (tiga) orang meninggal setelah mendapat perawatan di RSUD Arjawinangun Cirebon. 5 (lima) orang menderita luka berat. Korban yang luka dirujuk ke RS.Mitra Plumbon Cirebon 2 (dua) orang, 1 (satu) orang ke RS.Gunung Jati Cirebon dan 2 (dua) orang ke RSI.Muhammadiyah Kab. Tegal / Slawi.



Gambar 2. Sketsa Kejadian Kecelakaan

I.5 KORBAN

Korban	Awak Kendaraan	Penumpang	Total
Meninggal	-	9	9
Luka Berat	2	3	5
Luka Ringan	1	-	1
Total	3	12	15

Tabel 1. Data Jumlah dan Rincian Korban

I.6 INFORMASI DARI PENUMPANG

Laki-laki, 28 tahun, memberi keterangan sebagai berikut:

Sebelum berangkat kendaraan tersebut berhenti menunggu penumpang langganan yang berasal dari satu daerah yang sama yaitu Kabupaten Tegal / Slawi. Mobil bus sedang Isuzu Elf mulai berangkat sekitar pukul 21.00 WIB. Kendaraan mobil bus sedang Isuzu Elf dikemudikan dengan kecepatan sedang. Sampai dengan daerah Winong kondisi arus lalu lintas cukup padat, selanjutnya setelah melewati daerah tersebut kondisi arus lalu lintas cukup lengang kendaraan mobil bus sedang tersebut berusaha mengikuti mobil bus yang berada di depannya. Jarak antara mobil bus tersebut dengan mobil bus di depannya relatif dekat, sehingga pada saat mobil bus yang berada di depan membanting setir ke kiri untuk menghindari lubang, mobil bus sedang Isuzu Elf ban depan kanannya terperosok ke dalam lubang yang mengakibatkan pecah ban dan selanjutnya kendaraan oleng ke kanan dan pada akhirnya menabrak median pembatas dan selanjutnya masuk ke jalar berlawanan arah.

I.7 INFORMASI DARI AWAK KENDARAAN AG 8075 UA

Laki-laki, 32 Tahun, memberi keterangan sebagai berikut:

Bahwa mobil bus sedang Isuzu Elf dengan nomor kendaraan B 2315 IZ datang secara tiba - tiba dari arah berlawanan. Pengemudi truk dengan nomor kendaraan AG 8075 UA terkejut dan berusaha menghentikan kendaraan dengan menginjak rem dan membanting arah kemudi ke arah kanan, namun karena jarak yang sudah sangat dekat dan kecepatan mobil bus sedang tersebut relatif tinggi maka tabrakan pun tak terhindarkan.

I.8 INFORMASI CUACA

Peristiwa kecelakaan tersebut terjadi pada malam hari dan kondisi jalan basah setelah turun hujan.

II. TEMUAN

II.1 Aspek Administrasi

- Mobil bus sedang Isuzu Elf B 2315 IZ tidak memiliki tanda bukti lulus uji.
- Mobil bus sedang Isuzu Elf tersebut dipergunakan tidak sesuai dengan peruntukannya, dalam hal ini kendaraan tersebut memiliki Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) / plat berwarna hitam dan digunakan untuk mengangkut penumpang umum.
- Mobil bus sedang Isuzu Elf tersebut status kepemilikannya adalah milik pengemudi yang mengalami kecelakaan, namun di dalam Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) kepemilikannya masih atas nama Nasori, kepemilikan kendaraan belum diubah.
- Kereta gandengan memiliki no uji yang berbeda. Antara buku uji dengan plat uji tidak sama, di dalam buku uji tercantum no uji SB 186680 K sedangkan pada plat uji SB 186867.
- Pada plat uji kereta gandengan dengan no uji SB 186867 tercantum masa habis uji yaitu 3 Februari 2010, yang artinya telah habis masa uji berkala kendaraan tersebut pada saat terjadinya kecelakaan.



Gambar 3. Plat Uji Berkala Kereta Gandengan SB 186867

II.2 Aspek Sarana

- Pada ban depan kanan mobil bus sedang Isuzu Elf B 2315 IZ terdapat sobekan akibat pecah ban.



Gambar 4. Ban depan kanan mobil bus Isuzu B 2315 IZ

- Truk Gandeng menggunakan bumper tambahan / tidak standar.



Gambar 5. Bumper yang tidak standar pada truk gandeng AG 8075 UA

- Ban depan kanan truk yang tergerus akibat pengereman mendadak



Gambar 6. Ban depan kanan truk gandeng AG 8075 UA

II.3 Aspek Manusia

- Jarak antara mobil bus sedang Isuzu Elf terlalu dekat dengan mobil bus di depannya.
- Pengemudi mobil bus sedang Isuzu Elf tidak dalam keadaan tanggap dan terampil di dalam menghadapi kondisi yang dapat muncul secara tiba-tiba.

II.4 Aspek Prasarana dan Lingkungan

- Kondisi jalan rusak terdapat banyak lubang



Gambar 7. Jalan berlubang yang telah diperbaiki sehari setelah kecelakaan

III. ANALISIS

Kemungkinan Penyebab (*Probability causes*) :

1. Infrastruktur jalan yang rusak terdapat banyak lubang, dikarenakan muatan lebih (overload). Ban roda depan kanan mobil bus Isuzu pecah akibat masuk ke dalam lubang, sehingga kendaraan oleng dan menabrak median jalan dan berpindah jalur ke arah berlawanan sehingga kecelakaan tidak dapat dihindarkan;
2. Pengemudi tidak dalam keadaan tanggap dan terampil didalam menghadapi situasi dan kondisi ekstrem yang muncul secara tiba-tiba. Kendaraan mobil bus Isuzu tidak dalam jarak yang aman dengan mobil bus Isuzu yang berada di depannya. Sesuai peraturan pada PP 43 Tahun 1993 tentang prasarana dan lalu lintas jalan Pasal 62 tentang jarak antara kendaraan yang berbunyi “Pengemudi pada waktu mengikuti atau berada di belakang kendaraan lain, wajib menjaga jarak dengan kendaraan yang berada didepannya”.
3. Pemasangan bumper tambahan / tidak standar pada mobil barang truk gandeng mengakibatkan korban mengalami kondisi yang sangat parah atau mengalami tingkat fatalitas yang tinggi. Hal tersebut bertentangan dengan PP 44 Tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi Pasal 78 ayat 2 yang berbunyi “Bumper depan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak boleh menonjol ke depan lebih dari 50 cm melewati bagian badan kendaraan yang paling depan”.

III.1 ASPEK SARANA

Dari hasil investigasi dan penelitian yang dilakukan, secara administrasi mobil bus sedang Isuzu Elf B 2315 IZ dalam kondisi tidak laik jalan. Hal tersebut ditinjau dari tidak adanya buku uji kendaraan, tidak adanya plat samping dan tidak adanya plat uji.

III.2 ASPEK MANUSIA

Berdasarkan hasil wawancara dengan penumpang mobil mikrobus, diperoleh informasi kronologis kecelakaan yang dapat dianalisis sebagai berikut:

Sebelum berangkat kendaraan tersebut berhenti menunggu penumpang langganan yang berasal dari satu daerah yang sama yaitu Kabupaten Tegal / Slawi. Mobil bus sedang Isuzu Elf mulai berangkat sekitar pukul 21.00 WIB. Kendaraan mobil bus sedang tersebut dikemudikan dengan kecepatan sedang. Sampai dengan daerah Winong kondisi arus lalu lintas cukup padat, selanjutnya setelah melewati daerah tersebut kondisi arus lalu lintas cukup lenggang. Kendaraan mobil bus sedang Isuzu Elf tersebut berusaha mengikuti mobil bus yang berada di depannya. Jarak antara mobil bus sedang Isuzu Elf dengan mobil

bus di depannya relatif dekat, sehingga pada saat mobil bus yang berada di depan membanting setir ke kiri untuk menghindari lubang mobil bus sedang Isuzu Elf tersebut ban depan kanannya terperosok ke dalam lubang yang mengakibatkan pecah ban dan selanjutnya kendaraan oleng, selanjutnya menabrak median pembatas dan pada akhirnya masuk ke jalur berlawanan arah.

IV. KESIMPULAN

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

- a. Kondisi jalan yang banyak lubang sehingga membuat kendaraan yang melintasinya menjadi tidak tertib lajur, karena harus menghindari lubang memilih jalan yang mulus, hal ini akan berakibat laju kendaraan berkelok-kelok dan menjadi tidak stabil.
- b. Jarak antara mobil bus sedang Isuzu Elf terlalu dekat dengan mobil bus di depannya (tidak menjaga jarak aman).
- c. Pengemudi mobil bus sedang Isuzu Elf tidak dalam keadaan tanggap dan terampil di dalam menghadapi kondisi yang tidak diinginkan (ekstrem) yang dapat muncul secara tiba-tiba.
- d. Mobil bus sedang Isuzu Elf B-2315-IZ tidak memiliki tanda bukti lulus uji.
- e. Tidak adanya lampu penerangan jalan umum.
- f. Mobil barang Truck menggunakan bumper depan tambahan yang tidak standar.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kemungkinan penyebab (*Probability Cause*) terjadinya peristiwa kecelakaan ini, **bersumber dari kondisi prasarana jalan yang tidak layak untuk dilintasi karena jalan rusak berlubang serta tidak terampil dan cakupannya pengemudi dalam mengemudikan kendaraan terutama pada saat menghadapi kondisi ekstrim yang datang secara tiba-tiba, kondisi teknis kendaraan yang tidak dirawat secara baik, penggunaan bumper depan kendaraan mobil barang yang melanggar ketentuan / tidak standar dan tidak dilakukannya pengujian berkala secara tertib dan teratur.**

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:

A. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum

- Segera menutup lubang pada ruas jalan daerah antara Weru - Tegal Gubug (Arjawinangun) titik lokasi terjadinya kecelakaan. Demikian juga lubang – lubang dalam yang cukup membahayakan keselamatan pengguna jalan, dari arah Jatibarang menuju Cirebon dan sebaliknya.
- Segera memasang lampu penerangan jalan dari mulai Pasar Tegal Gubug ke arah Arjawinangun. Median jalan dengan tinggi sekitar 30 cm dan tidak adanya lampu penerangan jalan mengakibatkan silau pada malam hari bagi pengemudi dari arah berlawanan.

B. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan

- Marka jalan seperti marka tengah dan tepi perlu diperjelas, kondisi saat ini sudah buram sehingga pada malam hari tidak terlihat dan sangat berbahaya jika cuaca hujan terutama pada ruas jalan sepanjang 500 m dari dan ke titik terjadinya kecelakaan.
- Pemasangan rambu - rambu kelengkapan jalan baik rambu peringatan maupun rambu - rambu himbauan pada ruas jalan yang sama.
- Pengecatan marka jalan yang sudah memudar dan pemasangan reflektor / delineator untuk mengarahkan pengemudi pada malam hari.
- Pemasangan rambu batas kecepatan.
- Perlunya sosialisasi kepada pengemudi angkutan umum tentang tata cara mengemudi dengan selamat dan disiplin berlalu lintas.

C. Dinas Perhubungan Propinsi Jawa Barat

Mengoperasikan Jembatan Timbang sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya. Sebagai sarana untuk memonitor pergerakan/perpindahan komoditas dari satu daerah ke daerah lain dan fungsi pengawasan kaitannya dengan pemeliharaan umur teknis jalan.

D. Dinas Perhubungan Kota Kediri

Untuk mempertegas pelarangan penggunaan bumper yang tidak standar terutama pada mobil barang / truk, karena dapat menimbulkan tingkat fatalitas yang tinggi.

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