

FINAL
KNKT-11-05-04-01

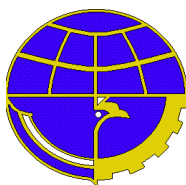
**KOMITE
NASIONAL
KESELAMATAN
TRANSPORTASI**

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

**TABRAKAN ANTARA MOBIL BUS PO. SUMBER
KENCONO W-7666-UY DENGAN TRUK AE-8804-BA**

**DI RUAS JALAN MADIUN-SURABAYA, DESA PAJARAN,
KECAMATAN SARADAN, KABUPATEN MADIUN, JAWA TIMUR**

MINGGU, 22 MEI 2011



**KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA
2012**

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)**, Lantai 3, Kementerian Perhubungan, Jalan Medan Merdeka Timur No. 5, JKT 1011 Indonesia, pada tahun 2012

DAFTAR ISI

Daftar Isi	ii
Daftar Gambar	iii
Daftar Tabel	iv
Sinopsis	1
I. Informasi Faktual	3
I.1. Data Kendaraan	3
I.2. Data Prasarana dan Lingkungan	6
I.3. Lokasi Kejadian	8
I.4. Kronologis	9
I.5. Korban	10
I.6. Informasi Penumpang	11
I.7. Informasi Cuaca	11
II. Temuan	12
II.1. Aspek Manusia	12
II.2. Aspek Sarana	12
II.3. Aspek Prasarana	13
II.4. Aspek Lingkungan	13
III. Analisis	14
III.1 Aspek Manusia	14
III.2 Aspek Sarana	16
III.3 Aspek Prasarana dan Lingkungan	18
IV. Kesimpulan	19
V. Rekomendasi	20
VI. Safety Action	21

DAFTAR GAMBAR

- Gambar 1. Peta lokasi kejadian
- Gambar 2. Kronologis kecelakaan
- Gambar 3. Jejak ban kendaraan mobil bus W-7666-UY
- Gambar 4. Patok yang berada di median jalan tertutup rumput
- Gambar 5. Kondisi bagian depan mobil bus PO. Sumber Kencono W-7666-UY
- Gambar 6. Kondisi bagian depan truk AE-8804-BA

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Data jumlah dan rincian korban

SINOPSIS

Minggu, 22 Mei 2011 sekitar pukul 20.00 WIB mobil bus PO. Sumber Kencono dengan nomor kendaraan W-7666-UY jurusan Yogyakarta – Surabaya melaju dengan kecepatan tinggi melintasi jalan raya Madiun – Surabaya Kecamatan Saradan, Kabupaten Madiun, Jawa Timur. Kondisi ruas jalan tersebut baik, beraspal, namun gelap karena tidak ada lampu penerangan.

Pengemudi mengemudikan busnya secara *zig - zag*, pertama mendahului mobil truk dari sebelah kiri kemudian mendahului truk lainnya dari sebelah kanan, pada saat itu terdapat sepeda motor yang berada didepan truk yang akan berputar balik. Dalam rangka menghindari menabrak sepeda motor tersebut, pengemudi bus berusaha membanting setir ke kanan, bagian depan sebelah kiri bus menabrak patok *guardrail* pemisah jalur. Selanjutnya bus masuk ke jalur berlawanan arah dan pada saat bersamaan dari arah depan melaju mobil truk yang mengangkut pekerja / buruh penebang tebu dan tabrakan hebat pun tak terhindarkan. Sebelumnya pengemudi bus PO. Sumber Kencono berusaha untuk menghentikan laju kendaraan, hal ini terlihat dari jejak pengereman, namun karena kecepatan tinggi dan jarak yang dekat serta berada pada jalur arah berlawanan, akhirnya bus PO. Sumber Kencono menabrak truk dengan nomor kendaraan AE-8804-BA. Tabrakan tersebut mengakibatkan kerusakan parah pada kedua kendaraan dan posisi mobil truk berbalik arah 180 derajat. Selanjutnya bus PO. Sumber Kencono bergerak ke kanan dan baru berhenti setelah masuk ke dalam selokan.

Kecelakaan ini mengakibatkan 9 (sembilan) orang meninggal dunia ditempat kejadian dan 3 (tiga) orang dibawa ke rumah sakit. Selanjutnya 1 (satu) orang meninggal dunia setelah mendapat perawatan medis. Seluruh korban meninggal dibawa ke RSUD Caruban Kabupaten Madiun sedangkan korban lainnya dibawa ke RSUD Nganjuk.

Investigasi dan penelitian KNKT ini menghasilkan beberapa rekomendasi yang perlu mendapat perhatian dari beberapa instansi terkait, yaitu :

A. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan

1. Melengkapi rambu batas kecepatan maksimal di sekitar lokasi kejadian kecelakaan.

2. Melakukan pembinaan terhadap perusahaan angkutan umum terutama dalam hal waktu kerja pengemudi yang sudah ditetapkan dalam PP 44 tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi.
 3. Mengevaluasi waktu perjalanan trayek angkutan umum antar kota antar provinsi.
- B. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum
- Membangun median jalan dengan ketinggian 18 – 25 cm untuk menghindari kendaraan ke arah berlawanan.
- C. Kepolisian Daerah Jawa Timur
- Melakukan pengawasan dan penegakan hukum terhadap kendaraan angkutan umum yang melaju dengan kecepatan tinggi dan kendaraan yang dipergunakan tidak sesuai dengan peruntukannya.
- D. Dinas Perhubungan dan LLAJ Provinsi Jawa Timur
1. Melakukan evaluasi dan memberikan masukan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terhadap waktu perjalanan trayek angkutan umum antar kota antar provinsi.
 2. Melakukan pembinaan terhadap perusahaan angkutan umum terutama dalam hal waktu kerja pengemudi yang sudah ditetapkan dalam PP 44 tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi.
- E. PO. Sumber Kencono
1. Mempekerjakan pengemudi mereka tidak melebihi waktu kerja pengemudi yang telah ditentukan yaitu 8 (delapan) jam untuk pengemudi kendaraan umum angkutan antar kota.
 2. Melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap awak kendaraan agar lebih mengutamakan keselamatan berlalu lintas ketika sedang mengemudikan kendaraannya.

I. INFORMASI FAKTUAL**I.1 DATA KENDARAAN**

a. Data Kendaraan 1

Jenis Kendaraan	:	Mobil Bus
Merk / Tipe	:	HINO AK8 JRKA FCJ (A215)
Jumlah Tempat Duduk	:	55 termasuk tempat duduk pengemudi
Karoseri	:	Laksana
No. Kendaraan	:	W-7666-UY
No. Uji Berkala	:	SDA 31845
Tahun Pembuatan	:	2010
No. Mesin	:	J08EUHJ12294
No. Rangka	:	MJEAK8JRKAJF12276
Masa Berlaku STNK	:	1 Juni 2015
Masa Berlaku Uji Berkala	:	3 Desember 2010 sampai dengan 3 Juni 2011

Data Operator Kendaraan 1

Operator/ Pemilik	:	PO. SUMBER KENCONO / Setyaki Sasongko
Alamat	:	Desa Sidorejo RW 04/15 Kec. Krian, Sidoarjo, Jawa Timur

Data Awak Kendaraan 1

Status	:	Pengemudi Bus
Umur	:	45 Tahun
Jenis Kelamin	:	Laki-laki
SIM	:	-
Alamat	:	Jl. Karah II/32-C Rt 002/002 Desa Karah Jambangan Surabaya, Jawa Timur
Pengalaman Kerja	:	3 (tiga) Tahun

b. Data Kendaraan 2

Jenis Kendaraan	:	Mobil Barang Truk
Merk / Tipe	:	Mitsubishi FE119 6 BAN
Jumlah Tempat Duduk	:	3 (tiga) termasuk tempat duduk pengemudi
Karoseri	:	Bumi Palapa Surabaya
No. Kendaraan	:	AE-8804-BA
No. Uji Berkala	:	MN 4032 K
Tahun Pembuatan	:	1992
No. Mesin	:	4D34C297281
No. Rangka	:	FE119017280
Masa Berlaku STNK	:	07 Januari 2015

Masa Berlaku Uji Berkala	:	13 Desember 2010 sampai dengan 13 Juni 2011
--------------------------	---	---

Data Operator Kendaraan 2

Operator/ Pemilik	:	PTP XX PG KANIGORO
Alamat	:	Jl. Kapt Tendean RE 01/13 Madiun

Data Awak Kendaraan 2

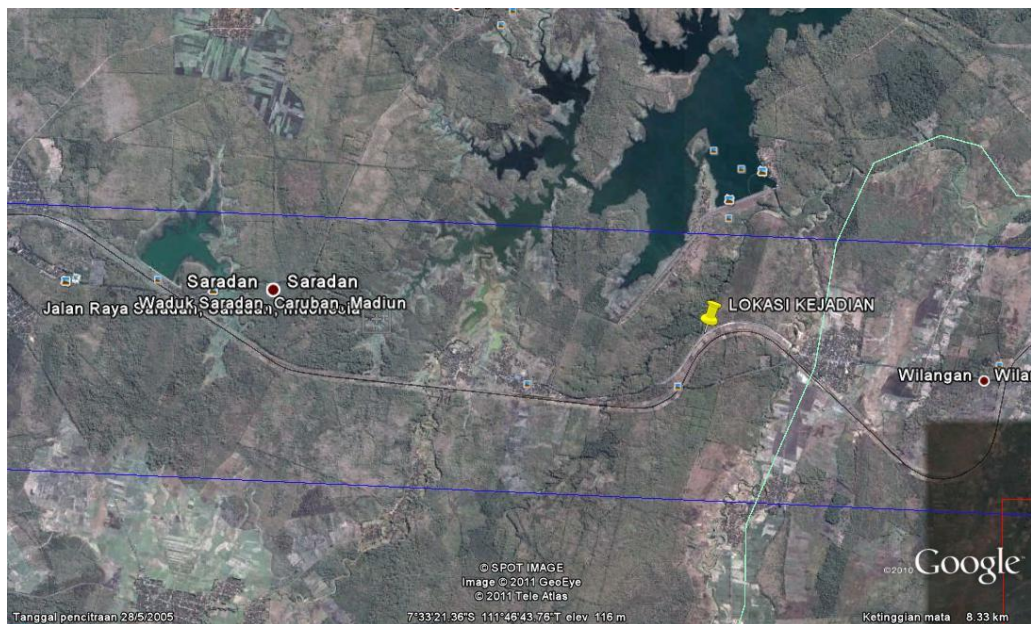
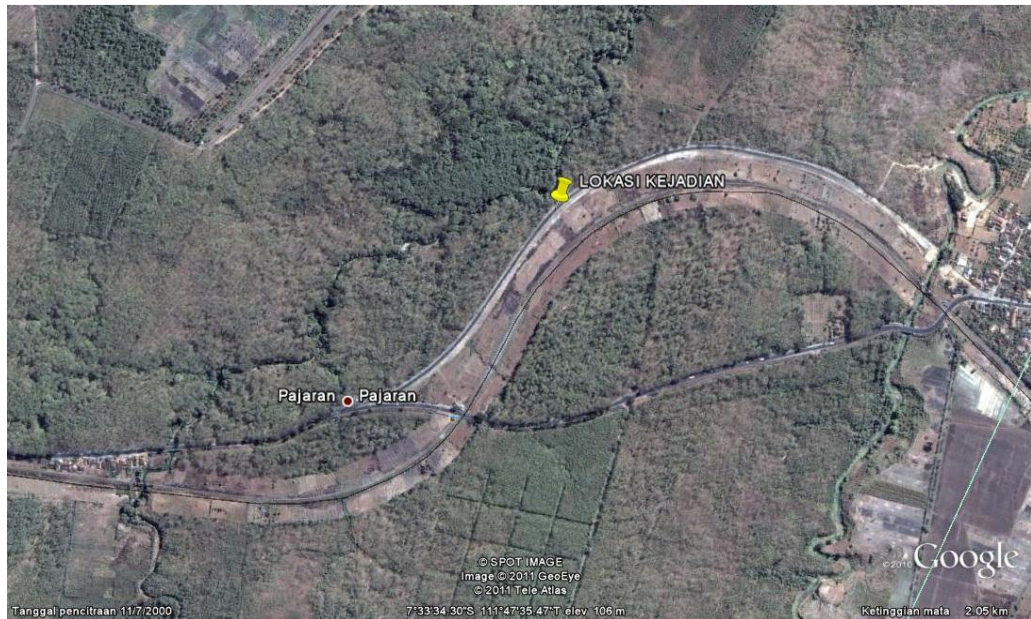
Status	:	Pengemudi
Umur	:	43 Tahun
Jenis Kelamin	:	Laki-laki
SIM	:	-
Alamat	:	-
Pengalaman Kerja	:	-

I.2 DATA PRASARANA DAN LINGKUNGAN

- Nama Jalan : Jl Raya Madiun Km 133-134
- Kelas Jalan : II (dua)
- Status Jalan : Nasional
- Fungsi Jalan : Arteri Primer
- Lebar jalan : – arah Madiun = 7,5 meter
– arah Surabaya = 7,5 meter
- Lebar Bahu Jalan : – arah Madiun = 1,7 meter (kerikil)
= 1 meter (tanah)
– arah Surabaya = 1,7 meter (aspal)
= 1 meter (tanah)
- Pola Arus Lalu Lintas : Dua arah, 4 (empat) lajur terpisah
- Tipe perkerasan bahu jalan : Tanah
- Konstruksi Perkerasan Jalan : Aspal
- Kualitas Permukaan Jalan : Baik
- Kondisi Permukaan Jalan : Kering
- Perlengkapan Jalan : – Marka tengah berupa garis putus-putus

- Marka tepi kanan, kiri berupa garis utuh
- Pada radius 1 km dari titik kejadian tidak terdapat rambu lalu lintas
- Penerangan jalan tidak ada
- Terdapat median jalan permanen yang rendah yaitu tingginya rata dengan badan jalan
- Patok median jalan tidak terlihat karena ditutupi semak

I.3 LOKASI KEJADIAN



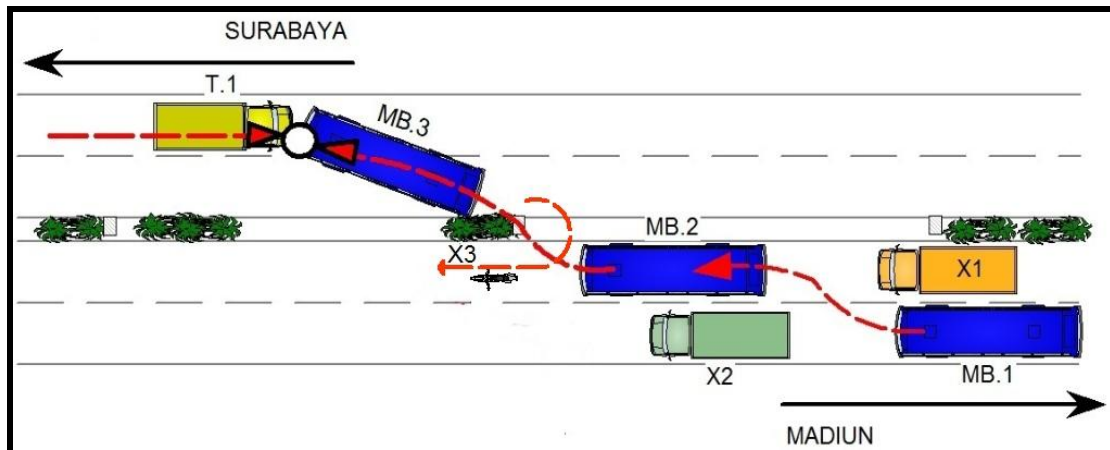
Gambar 1. Peta lokasi kejadian

I.4 KRONOLOGIS

Minggu, 22 Mei 2011 sekitar pukul 20.00 WIB mobil bus PO. Sumber Kencono dengan nomor kendaraan W-7666-UY jurusan Yogyakarta – Surabaya melaju dengan kecepatan tinggi melintasi jalan raya Madiun – Surabaya Kecamatan Saradan, Kabupaten Madiun, Jawa Timur. Kondisi ruas jalan tersebut baik, beraspal, namun gelap karena tidak ada lampu penerangan.

Pengemudi mengemudikan busnya secara *zig - zag*, pertama mendahului mobil truk dari sebelah kiri kemudian mendahului truk lainnya dari sebelah kanan, pada saat itu terdapat sepeda motor yang berada didepan truk yang akan berputar balik. Dalam rangka menghindari menabrak sepeda motor tersebut, pengemudi bus berusaha membanting setir ke kanan, bagian depan sebelah kiri bus menabrak patok *guardrail* pemisah jalur. Selanjutnya bus masuk ke jalur berlawanan arah dan pada saat bersamaan dari arah depan melaju mobil truk yang mengangkut pekerja / buruh penebang tebu dan tabrakan hebat pun tak terhindarkan. Sebelumnya pengemudi bus PO. Sumber Kencono berusaha untuk menghentikan laju kendaraan, hal ini terlihat dari jejak pengereman, namun karena kecepatan tinggi dan jarak yang dekat serta berada pada jalur arah berlawanan, akhirnya bus PO. Sumber Kencono menabrak truk dengan nomor kendaraan AE-8804-BA. Tabrakan tersebut mengakibatkan kerusakan parah pada kedua kendaraan dan posisi mobil truk berbalik arah 180 derajat. Selanjutnya bus PO. Sumber Kencono bergerak ke kanan dan baru berhenti setelah masuk ke dalam selokan.

Kecelakaan ini mengakibatkan 9 (sembilan) orang meninggal dunia ditempat kejadian dan 3 (tiga) orang dibawa ke rumah sakit. Selanjutnya 1 (satu) orang meninggal dunia setelah mendapat perawatan medis. Seluruh korban meninggal dibawa ke RSUD Caruban Kabupaten Madiun sedangkan korban lainnya dibawa ke RSUD Nganjuk.



Gambar 2. Kronologis kecelakaan

Keterangan :

- MB.1** : Dari arah Madiun, pengemudi mobil bus PO. Sumber Kencono mengemudikan mobil busnya secara *zig - zag*, pertama mendahului mobil truk (**X1**) dari sebelah kiri kemudian mendahului truk lainnya (**X2**) dari sebelah kanan, pada saat itu ada sepeda motor yang berada didepan truk akan berbelok kekanan.
- X1** : Mobil truk yang didahului oleh mobil bus PO. Sumber Kencono dari sebelah kiri.
- X2** : Mobil truk yang didahului oleh mobil bus PO. Sumber Kencono dari sebelah kanan.
- X3** : Sepeda motor yang secara tiba-tiba berputar balik dari jalur berlawanan mobil bus PO. Sumber Kencono.
- MB.2** : Menghindari menabrak sepeda motor tersebut pengemudi mobil bus PO. Sumber Kencono berusaha membuang arah bus kekanan, bagian depan sebelah kiri bus menabrak patok *guard rail* pemisah jalur.
- T.1** : Dari arah Surabaya, melaju mobil truk dengan nomor kendaraan AE-8804-BA yang membawa pekerja / buruh penebang tebu dan tabrakan hebat pun tak terhindarkan.
- MB.3** : Mobil bus PO. Sumber Kencono masuk ke jalur berlawanan arah, pengemudi mobil bus PO. Sumber Kencono berusaha untuk menghentikan laju kendaraan namun karena kecepatan tinggi dan jarak yang dekat akhirnya bus PO. Sumber Kencono menabrak truk dengan nomor kendaraan AE-8804-BA.

I.5 KORBAN

Korban	Awak Kendaraan	Penumpang	Total
Meninggal	1	9	10
Luka Berat	-	-	-
Luka Ringan	-	3	3
Total	1	12	13

Tabel 1. Data jumlah dan rincian korban

I.6 INFORMASI PENUMPANG

Informasi yang diperoleh dari hasil wawancara dengan salah satu penumpang mobil bus Sumber Kencono, pada saat mengemudikan kendaraan dengan nomor kendaraan W-7666-UY pengemudi berperilaku ugal – ugalan, mengambil jalur berlawanan arah untuk mendahului kendaraan di depannya sehingga membahayakan bagi awak kendaraan, penumpang dan pengguna jalan yang lainnya.

I.7 INFORMASI CUACA

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

II. TEMUAN

II.1 ASPEK MANUSIA

a. Pengemudi bus PO. Sumber Kencono

Menurut informasi yang diperoleh dari saksi yang berada di dekat lokasi kejadian yang berada di pinggir jalan menyebutkan bahwa pengemudi mobil bus PO. Sumber Kencono W-7666-UY mengemudikan kendaraan dengan cara yang membahayakan keselamatan orang lain, dengan mendahului beberapa kendaraan di depannya secara zig zag.

b. Pengendara sepeda motor

Menurut saksi pada lokasi terjadinya kecelakaan, pengendara sepeda motor dari arah berlawanan dengan bus PO. Sumber Kencono. Sepeda motor yang berada didepan truk tiba - tiba berputar balik. Akibat gerakan sepeda motor yang tiba – tiba, pengemudi bus PO. Sumber Kencono terkejut dan berusaha untuk menghindari tertabraknya sepeda motor dengan membanting setir ke arah kanan sehingga mobil bus tidak terkendali dan masuk ke jalur berlawanan arah.

II.2 ASPEK SARANA



Gambar 3. Jejak ban kendaraan mobil bus W-7666-UY

II.3 ASPEK PRASARANA

- Kondisi Jalan : Kondisi badan jalan bagus dengan perkerasan aspal, bahu jalan terdiri dari tanah dan kerikil / batu lepas.
- Perlengkapan Jalan :
 - Rambu – rambu peringatan sangat minim terutama jarak sekitar 500 m dari dan ke titik tempat terjadinya kecelakaan.
 - Marka tepi untuk jalan menuju Surabaya tidak ada



Gambar 4. Patok yang berada di median jalan tertutup rumput

II.4 ASPEK LINGKUNGAN

Daerah pinggir jalan tempat terjadinya kecelakaan adalah perkebunan jagung, pekarangan dan persawahan, namun demikian hal itu tidak mengganggu jarak pandang pengemudi (jarak pandang cukup jelas).

III. ANALISIS

III.1 ASPEK MANUSIA

Berdasarkan hasil wawancara dengan pengemudi mobil bus diketahui hal-hal sebagai berikut:

- Jam kerja pengemudi sebelum kejadian;
- Pengalaman melintas di lokasi kejadian;
- Perilaku berlalu lintas (mengemudi);
- Pengalaman mengemudi.

Dapat dianalisis hal-hal sebagai berikut:

- Jam kerja pengemudi : • **Pengemudi bus PO. Sumber Kencono**
sebelum kejadian

Mengemudi dari Surabaya sampai dengan Madiun kurang lebih sekitar 4 jam, lalu istirahat 20 – 30 menit. Kemudian melanjutkan ke Yogyakarta sekitar 4 jam. Di Yogyakarta istirahat 2 – 3 jam. Kembali ke Madiun sekitar 4 jam, istirahat 20 – 30 menit. Berdasarkan PP. 44 Tahun 1993 Pasal 240 tentang waktu kerja, waktu istirahat dan pergantian pengemudi yang berbunyi:

- (1) Untuk menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan di jalan, perusahaan angkutan umum wajib mematuhi ketentuan mengenai waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi kendaraan umum.
- (2) Waktu kerja bagi pengemudi kendaraan umum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah 8 (delapan) jam sehari.
- (3) Pengemudi kendaraan umum setelah mengemudikan kendaraan selama 4 (empat) jam berturut - turut, harus diberikan istirahat sekurang-kurangnya setengah jam.
- (4) Dalam hal-hal tertentu pengemudi sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dapat dipekerjakan menyimpang dari waktu kerja 8 (delapan) jam sehari,

tetapi tidak boleh lebih dari 12 (dua belas) jam sehari termasuk istirahat 1 (satu) jam.

- (5) Penyimpangan waktu kerja sebagaimana dimaksud dalam ayat (4) tidak berlaku bagi pengemudi kendaraan umum yang mengemudikan kendaraan umum angkutan antar kota.
- (6) Pengemudi kendaraan umum wajib mematuhi ketentuan waktu kerja dan waktu istirahat sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), ayat (3), ayat (4), dan ayat (5).

Dari uraian di atas diketahui bahwa pengemudi telah bekerja selama 12 jam dengan waktu istirahat sekitar 3 (tiga) jam.

Waktu kerja pengemudi tersebut sudah melebihi batas maksimal waktu kerja mengemudi yang ditentukan untuk pengemudi antar kota, hal tersebut dapat menyebabkan kelelahan yang berpengaruh terhadap konsentrasi mengemudi. Sehingga pengemudi menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan.

- Pengalaman melintas : Dari hasil wawancara dengan pengemudi mobil bus tersebut menyebutkan bahwa yang bersangkutan telah bekerja di perusahaan PO. Sumber Kencono selama 3 (tiga) tahun dan rute tersebut adalah rute yang selama 2 (dua) tahun terakhir dia jalani, jadi sudah familiar dengan rute tersebut. Ini artinya bahwa jika pengemudi mengemudikan kendaraannya dengan disiplin berlalu lintas yang tinggi, mematuhi segala aturan lalu lintas dengan baik, maka kemungkinan terjadinya kecelakaan relatif kecil.
- Perilaku berlalu lintas : Dari hasil wawancara dengan salah satu penumpang bus menyampaikan bahwa mobil bus dikemudikan secara zig – zag untuk
(mengemudi)

mendahului kendaraan – kendaraan yang berada di depannya sehingga memaksa pengemudi yang lainnya memberikan jalan. Hal tersebut menunjukkan bahwa pengemudi berperilaku tidak disiplin dalam berlalu lintas dan tidak berperilaku selamat sehingga membahayakan penumpang dan pengguna jalan lainnya.

- Pengalaman mengemudi : Keterangan yang diperoleh dari pengemudi mobil bus PO. Sumber Kencono, bahwa yang bersangkutan berpengalaman cukup lama sebagai pengemudi angkutan umum maupun kendaraan pribadi kurang lebih selama 6 (enam) tahun. Ini berarti bahwa bagi pengemudi tersebut mengemudikan bus adalah hal yang tidak asing lagi atau familiar.

III.2 ASPEK SARANA

Berdasarkan data dan informasi yang didapat melalui :

- Jumlah penumpang yang diangkut;
- Kondisi ban;
- Sistem rem.

Dapat dianalisis hal-hal sebagai berikut :

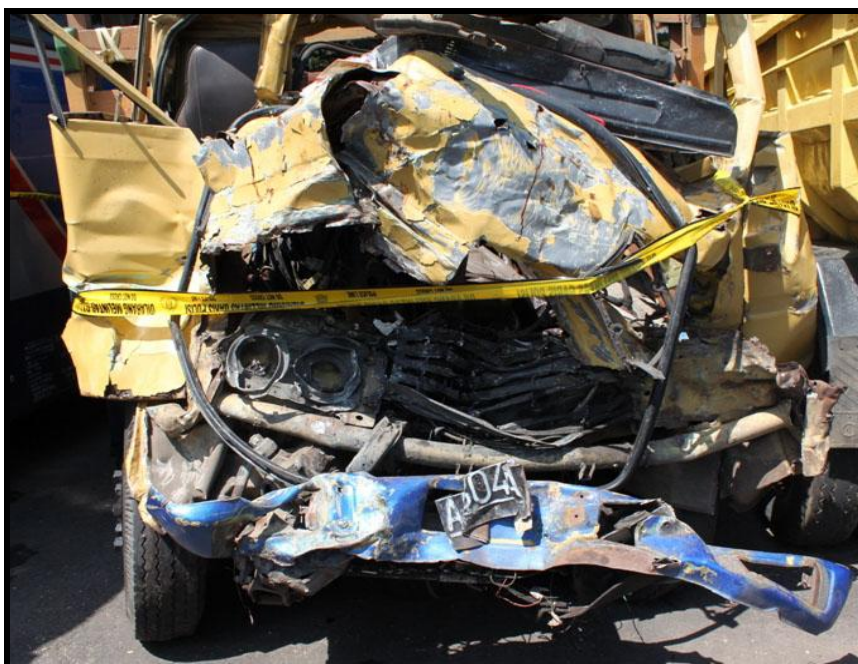
- Jumlah penumpang yang diangkut : Pada saat kejadian, kendaraan mengangkut penumpang sebanyak 11 orang termasuk pengemudi, yaitu 8 (delapan) orang dewasa dan 3 (tiga) orang anak-anak. Hal ini berarti kendaraan tidak melebihi daya angkut.
- Kondisi ban : Alur kedalaman ban masih memenuhi persyaratan teknis sehingga tidak menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan.
- Sistem rem : Kinerja rem dalam keadaan baik. Hal ini dapat dilihat dari bekas jejak pengereman di atas permukaan jalan. Sehingga sistem pengereman tidak menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan.

Kerusakan pada mobil bus W 7666 UY:



Gambar 5. Kondisi bagian depan mobil bus PO. Sumber Kencono W-7666-UY

Kerusakan pada mobil truk AE-8804-BA:



Gambar 6. Kondisi bagian depan truk AE-8804-BA

TABRAKAN ANTARA MOBIL BUS PO. SUMBER KENCONO W 7666 UY DENGAN TRUK AE 8804 BA
DI RUAS JALAN MADIUN – SURABAYA, DESA PAJARAN, KECAMATAN SARADAN, KABUPATEN MADIUN, JAWA TIMUR
MINGGU, 22 MEI 2011

III.3 ASPEK PRASARANA DAN LINGKUNGAN

Berdasarkan data dan informasi yang didapat melalui :

- Geometrik Jalan;
- Fasilitas perlengkapan jalan seperti rambu, marka dan perlengkapan jalan lainnya;
- Kondisi Lingkungan di sekitar lokasi kejadian.

Dapat dianalisis hal-hal sebagai berikut :

- Geometrik Jalan : Ruas jalan terjadinya kecelakaan adalah jalan lurus, kondisi perkerasan jalan aspal dengan kondisi baik. Dengan demikian jalan tersebut dalam kondisi yang cukup baik untuk dapat dilalui oleh kendaraan bermotor.
- Fasilitas perlengkapan jalan seperti rambu, marka dan perlengkapan jalan lainnya : Perlengkapan jalan pada lokasi kejadian masih kurang, yaitu tidak adanya rambu batas kecepatan, marka tepi pada lokasi tidak ada namun demikian tidak adanya marka tepi bukan salah satu faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan. Sedangkan tidak adanya rambu batas kecepatan akan menyebabkan pengemudi mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi sehingga hal tersebut kemungkinan menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan.
- Kondisi lingkungan di sekitar lokasi kejadian : Kondisi lingkungan di sekitar tempat terjadinya kecelakaan adalah daerah pemukiman penduduk di kelilingi dengan kebun atau ladang. Jarak pandang bagus tanpa penghalang. Hal ini berarti lingkungan sangat mendukung terwujudnya kondisi lalu lintas jalan yang selamat sejauh didukung juga oleh kendaraan yang laik jalan dan perilaku pengemudi yang mengemudikan kendaraan secara wajar.

IV. KESIMPULAN

Dari hasil analisis terhadap data dan fakta kejadian kecelakaan antara bus PO. Sumber Kencono W 7666 UY dengan truk AE 8804 BA dapat disimpulkan hal – hal sebagai berikut :

- a. Faktor manusia (pengemudi) merupakan faktor penyebab utama terjadinya kecelakaan, hal ini dapat diketahui dari waktu kerjanya yang melebihi ketentuan yang berlaku sehingga menimbulkan kelelahan yang berpengaruh terhadap konsentrasinya ketika mengemudikan kendaraan. Selain itu perilaku mengemudi yang tidak selamat (mengemudi dengan zig zag) menyebabkan tidak bisa mengendalikan kendaraannya sehingga terjadi tabrakan.
- b. Faktor prasarana yaitu jalan bukan menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan karena geometrik dan perkerasan jalan cukup baik. Namun demikian median jalan yang berupa rerumputan rata dengan permukaan jalan merupakan faktor yang menyebabkan tingginya fatalitas kecelakaan (tabrakan depan depan).
- c. Faktor sarana bukan merupakan faktor terjadinya kecelakaan karena dari hasil analisis terhadap kondisi ban dan sistem pengereman berfungsi dengan baik. Demikian halnya juga masa uji berkala pada saat terjadinya kecelakaan masih berlaku (laik jalan). Banyaknya korban meninggal dunia terutama disebabkan oleh truk (mobil barang) mengangkut penumpang yang tidak sesuai dengan peruntukannya.
- d. Faktor lingkungan tidak menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan karena lingkungan sekitar lokasi kejadian kecelakaan merupakan persawahan, perkebunan jagung yang tidak mengganggu jarak pandang pengemudi atau menimbulkan gangguan lainnya (kabut dan asap).
- e. Faktor manajemen operasional perusahaan otobus kemungkinan juga berpengaruh terhadap faktor terjadinya kecelakaan, karena mempekerjakan pengemudi melebihi waktu kerja mengemudi yang telah ditentukan yaitu 8 (delapan) jam untuk pengemudi kendaraan umum angkutan antar kota.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kemungkinan penyebab (*Probability Cause*) terjadinya peristiwa kecelakaan ini adalah cara mengemudi yang tidak selamat yaitu mengemudi dengan zig zag oleh pengemudi mobil bus PO. Sumber Kencono, pengendara sepeda motor yang berputar bukan pada tempatnya dan median jalan yang ketinggiannya tidak standar.

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 Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan

1. Melengkapi rambu batas kecepatan maksimal di sekitar lokasi kejadian kecelakaan.
2. Melakukan pembinaan terhadap perusahaan angkutan umum terutama dalam hal waktu kerja pengemudi yang sudah ditetapkan dalam PP 44 tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi.
3. Mengevaluasi waktu perjalanan trayek angkutan umum antar kota antar provinsi.

B. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum

Membangun median jalan dengan ketinggian 18-25 cm untuk menghindari kendaraan masuk ke arah berlawanan.

C. Kepolisian Daerah Jawa Timur

Melakukan pengawasan dan penegakan hukum terhadap kendaraan angkutan umum yang melaju dengan kecepatan tinggi dan kendaraan yang dipergunakan tidak sesuai dengan peruntukannya.

D. Dinas Perhubungan dan LLAJ Provinsi Jawa Timur

1. Melakukan evaluasi dan memberikan masukan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terhadap waktu perjalanan trayek angkutan umum antar kota antar provinsi.
2. Melakukan pembinaan terhadap perusahaan angkutan umum terutama dalam hal waktu kerja pengemudi yang sudah ditetapkan dalam PP 44 tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi.

E. PO. Sumber Kencono

1. Mempekerjakan pengemudi tidak melebihi waktu kerja mengemudi yang telah ditentukan yaitu 8 (delapan) jam untuk pengemudi kendaraan umum angkutan antar kota.
2. Melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap awak kendaraan agar lebih mengutamakan keselamatan berlalu lintas ketika sedang memngemudikan kendaraannya.

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

VI. SAFETY ACTION

VI.1 OLEH DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM

Pada tanggal 23 April 2012, Direktur Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum mengirimkan surat Nomor Um 03.05-Db/162 perihal Laporan Draft Final Investigasi dan Penelitian Kecelakaan LLAJ Mobil Bus Sumber Kencono di Jalan Madiun – Surabaya, Madiun, 22 Mei 2011.

Tanggapan sebagaimana dimaksud berisi Safety Action dengan tujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan serupa di kemudian hari sebagai berikut :

- a. Kami sependapat penyebab utama dalam kecelakaan ini adalah pada faktor manusia, baik pengendara sepeda motor maupun pengemudi bus.
- b. Mengingat median yang ada merupakan median jenis ”diturunkan” dan belum memenuhi lebar minimum (9 meter) yang disyaratkan sehingga perlu diperbaiki menggunakan median jenis ”ditinggikan” mengingat keterbatasan lahan median yang tersedia yang penanganannya akan dilakukan pada tahun anggaran 2012.