

FINAL

KNKT-11-06-05-01

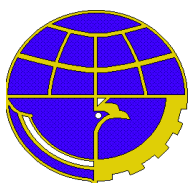
**KOMITE
NASIONAL
KESELAMATAN
TRANSPORTASI**

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

**MOBIL BUS PT. ANTAR LINTAS SUMATERA BK-7088-DL
MASUK KE DALAM TELAGA**

**DI JALAN TARUTUNG – SIPIROK, DESA AEK LATONG, KECAMATAN
SIPIROK, KABUPATEN TAPANULI SELATAN, SUMATERA UTARA**

MINGGU, 26 JUNI 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)**, Gedung Kementerian Perhubungan Lantai 3, Jalan Medan Merdeka Timur No. 5, JKT 10110, Indonesia, pada tahun 2012.

DAFTAR ISI

	Hal
Daftar Isi	ii
Daftar Gambar	iii
Daftar Tabel	iv
Sinopsis	1
I. Informasi Faktual	4
I.1 Data Kendaraan	4
I.2 Data Prasarana dan lingkungan	5
I.3 Lokasi Kejadian	6
I.4 Kronologis	7
I.5 Korban	9
I.6 Informasi dari Penumpang	9
I.7 Informasi Awak Kendaraan	9
I.8 Informasi Cuaca	10
II. Temuan	11
II.1 Aspek Administrasi	11
II.2 Aspek Manusia	11
II.3 Aspek Prasarana dan Lingkungan	11
III. Analisis	14
III.1 Aspek Manusia	14
III.2 Aspek Sarana	15
III.3 Aspek Prasarana dan Lingkungan	15
IV. Kesimpulan	16
V. Rekomendasi	17
VI. Safety Action	19

DAFTAR GAMBAR

- Gambar 1. Peta lokasi kejadian
- Gambar 2. Kronologis kecelakaan
- Gambar 3. Lokasi terjadinya kecelakaan
- Gambar 4. Permukaan tanah yang berlumpur
- Gambar 5. Posisi terakhir kendaraan saat jatuh di telaga (tampak depan)
- Gambar 6. Posisi terakhir kendaraan saat jatuh di telaga (tampak samping)

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Data Jumlah dan Rincian Korban

SINOPSIS

Jum'at, 24 Juni 2011 sekitar pukul 14.00 WIB mobil bus PT. Antar Lintas Sumatera dengan nomor kendaraan BK 7088 DL berangkat dari Medan menuju ke Bengkulu. Pada hari Sabtu pukul 06.00 WIB sekitar 10 km sebelum Desa Aek Latong, mobil bus mengalami kerusakan as roda depan kiri sehingga perjalanan tidak dapat dilanjutkan dan dilakukan perbaikan atas kerusakan tersebut.

Minggu, 26 Juni 2011 dini hari sekitar pukul 01.00 WIB mobil bus melanjutkan perjalanan menuju Bengkulu dan pada pukul 02.30 WIB mobil bus tiba di Jalan Tarutung – Sipirok, Desa Aek Latong sekitar Km. 385 dari arah Medan. Kondisi jalan sangat terjal dengan kemiringan antara 20° – 35°, tidak dilapisi aspal, hanya berupa batu dan tanah keras. Pada saat turun hujan permukaan jalan berupa lumpur dan licin.

Pengemudi pengganti yang pada saat itu mengemudikan bus, merasa tidak sanggup untuk melewati jalan tersebut sehingga digantikan oleh pengemudi utama. Pengemudi pengganti kemudian menghimbau para penumpang untuk turun dari kendaraan dengan maksud mengurangi beban kendaraan. Pada saat itu dari 68 orang jumlah penumpang mobil bus, yang turun adalah 49 orang sehingga menyisakan 19 orang penumpang di dalam bus. Pengemudi utama kemudian membawa bus untuk melewati tanjakan di tempat kejadian kecelakaan dengan sisa penumpang yang ada, namun kendaraan tetap tidak dapat menanjak dan bahkan bergerak mundur. Pengemudi pengganti mengantisipasi laju mundur kendaraan dengan memasang pengganjal pada ban belakang bus untuk menghentikan laju mundur kendaraan, akan tetapi bus tetap meluncur ke bawah dan akhirnya bus masuk ke dalam telaga.

Kecelakaan ini mengakibatkan 19 orang meninggal dunia di tempat kejadian dan semuanya merupakan penumpang yang masih berada di dalam bus. Sementara 53 orang selamat, terdiri dari 49 orang penumpang yang telah turun dan 4 (empat) orang awak kendaraan, yaitu : pengemudi utama, pengemudi pengganti dan 2 (dua) orang pembantu pengemudi (kernet).

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

A. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan

Segera melengkapi fasilitas perlengkapan jalan setelah jalan tersebut selesai diperbaiki.

B. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum

1. Memperbaiki infrastruktur jalan tempat kejadian kecelakaan Tarutung – Sipirok, Desa Aek Latong sekitar Km. 385 dari arah Medan.
2. Mencarikan alternatif untuk angkutan umum, sementara jalan antara Tarutung – Sipirok, Desa Aek Latong dalam tahap perbaikan.

C. Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara

1. Berkoordinasi dengan Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Sumatera Utara untuk mengkaji rute alternatif kendaraan mobil barang / truk serta kendaraan angkutan berat lainnya. Adapun jalur alternatif dimaksud adalah sebagai berikut :
 - a) Medan – Tebing Tinggi – Pematangsiantar – Parapat – Balige – Tarutung – Sibolga – Padang Sidempuan.
 - b) Medan – Tebing Tinggi – Kisaran – Rantau Prapat – Kota Pinang – Gunung Tua – Pal XI – Padang Sidempuan.
2. Menempatkan petugas pengawas atau pengamanan dari Dinas Perhubungan untuk memastikan keamanan dan keselamatan ketika dilaksanakan perbaikan infrastruktur jalan.
3. Untuk menyiapkan pos – pos pengawasan dan pengamanan terhadap pengoperasian kendaraan – kendaraan penumpang umum, kendaraan angkutan barang dan angkutan berat pada titik – titik rawan kecelakaan.

D. Dinas Perhubungan Kota Medan

Melakukan pemeriksaan teknis kelaikan jalan secara acak terhadap bus – bus yang akan diberangkatkan di tiap – tiap terminal pemberangkatan.

E. Kepolisian Daerah Sumatera Utara

Mengkoordinasikan kelancaran dan pengamanan selama pelaksanaan perbaikan infrastruktur jalan.

F. PT. Antar Lintas Sumatera

Menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan pada perusahaan. Sehingga perawatan perbaikan, pengoperasian kendaraan bermotor dan pengaturan jam kerja pengemudi dapat berjalan sesuai dengan ketentuan dan mendukung terjadinya keselamatan di jalan.

I. INFORMASI FAKTUAL

I.1 DATA KENDARAAN

Data Kendaraan

Jenis Kendaraan	:	Mobil Bus
Merk/Tipe	:	MERCEDES BENZ / OH 1521
No. Kendaraan	:	BK 7088 DL
No. Uji Berkala	:	MDN 46535 A
Tahun Pembuatan	:	2001
No. Mesin	:	386981-60-492931
No. Rangka	:	MHL684262-1J-009402
Masa Berlaku STNK	:	22 Januari 2012
Masa Berlaku Uji Berkala	:	5 Januari 2011 – 4 Juli 2011

Data Operator

Operator/ Pemilik	:	PT. ANTAR LINTAS SUMATERA
Alamat	:	Jl. Sisingamangaraja KM 6.5 Medan

Data Awak Kendaraan

		Pengemudi
Umur	:	29 Tahun
Jenis Kelamin	:	Laki-laki
SIM	:	BI Umum
Alamat	:	Jl. Sudirman Kel. Lubuk Pakam Pekan, Lubuk Pakam, Deli Serdang, Sumatera Utara

I.2 DATA PRASARANA DAN LINGKUNGAN

- Nama Jalan : Jl. Tarutung – Sipirok, Desa Aek Latong, Kecamatan Sipirok, Kabupaten Tapanuli Selatan, Sumatera Utara
- Kelas Jalan : II
- Status Jalan : Nasional
- Fungsi Jalan : Primer
- Lebar Jalan : 11 meter
- Lebar Bahu Jalan : Badan jalan dan bahu jalan menyatu (tanah padat)
- Lebar Median : Tidak terdapat median
- Pola Arus Lalu Lintas : 2 (dua) arah
- Tipe perkerasan bahu jalan : Tanah
- Konstruksi Perkerasan Jalan : Batu dan tanah padat
- Kualitas Permukaan Jalan : Buruk, tanpa aspal
- Perlengkapan Jalan : Tidak ada
- Penerangan Jalan Umum : Tidak ada
- Kemiringan Jalan : 20° – 35°

I.3 LOKASI KEJADIAN



Gambar 1. Peta Lokasi Kejadian

MOBIL BUS PT. ANTAR LINTAS SUMATERA BK-7088-DL MASUK KE DALAM TELAGA
DI JALAN TARUTUNG – SIPIROK, DESA AEK LATONG, KECAMATAN SIPIROK, KABUPATEN TAPANULI SELATAN,
SUMATERA UTARA
MINGGU, 26 JUNI 2011

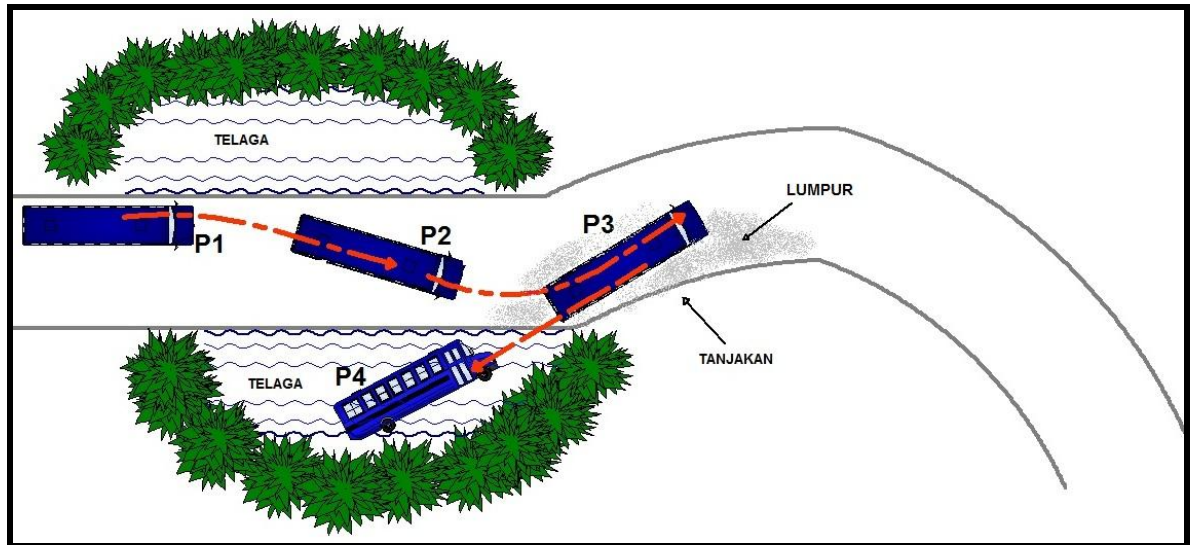
I.4 KRONOLOGIS

Jum'at, 24 Juni 2011 sekitar pukul 14.00 WIB mobil bus PT. Antar Lintas Sumatera dengan nomor kendaraan BK 7088 DL berangkat dari Medan menuju ke Bengkulu. Pada hari Sabtu pukul 06.00 WIB sekitar 10 km sebelum Desa Aek Latong, mobil bus mengalami kerusakan as roda depan kiri sehingga perjalanan tidak dapat dilanjutkan dan dilakukan perbaikan atas kerusakan tersebut.

Minggu, 26 Juni 2011 dini hari sekitar pukul 01.00 WIB mobil bus melanjutkan perjalanan menuju Bengkulu dan pada pukul 02.30 WIB mobil bus tiba di Jalan Tarutung – Sipirok, Desa Aek Latong sekitar Km. 385 dari arah Medan. Kondisi jalan sangat terjal dengan kemiringan antara 20° – 35°, tidak dilapisi aspal, hanya berupa batu dan tanah keras. Pada saat turun hujan permukaan jalan berupa lumpur dan licin.

Pengemudi pengganti yang pada saat itu mengemudikan bus, merasa tidak sanggup untuk melewati jalan tersebut sehingga digantikan oleh pengemudi utama. Pengemudi pengganti kemudian menghimbau para penumpang untuk turun dari kendaraan dengan maksud mengurangi beban kendaraan. Pada saat itu dari 68 orang jumlah penumpang mobil bus, yang turun adalah 49 orang sehingga menyisakan 19 orang penumpang di dalam bus. Pengemudi utama kemudian membawa bus untuk melewati tanjakan di tempat kejadian kecelakaan dengan sisa penumpang yang ada, namun kendaraan tetap tidak dapat menanjak dan bahkan bergerak mundur. Pengemudi pengganti mengantisipasi laju mundur kendaraan dengan memasang pengganjal pada ban belakang bus untuk menghentikan laju mundur kendaraan, akan tetapi bus tetap meluncur ke bawah dan akhirnya bus masuk ke dalam telaga.

Kecelakaan ini mengakibatkan 19 orang meninggal dunia di tempat kejadian dan semuanya merupakan penumpang yang masih berada di dalam bus. Sementara 53 orang selamat, terdiri dari 49 orang penumpang yang telah turun dan 4 (empat) orang awak kendaraan, yaitu : pengemudi utama, pengemudi pengganti dan 2 (dua) orang pembantu pengemudi (kernet).



Gambar 2. Kronologis Kecelakaan

Keterangan :

- P1** : Mobil bus PT. Antar Lintas Sumatera BK 7088 DL tiba di Aek Latong di titik terjadinya kecelakaan.
- P2** : Mobil bus PT. Antar Lintas Sumatera BK 7088 DL membelok ke kanan menghindari lumpur yang tebal.
- P3** : Mobil bus PT. Antar Lintas Sumatera BK 7088 DL melintasi jalan menanjak dan kondisi permukaan jalan yang sangat licin (berlumpur).
- P4** : Karena tidak mampu menanjak, setelah sebagian besar penumpang diturunkan, bus akhirnya mundur dan terjun ke dalam telaga.

I.5 KORBAN

Korban	Awak Kendaraan	Penumpang	Total
Meninggal	-	19	19
Luka Berat	-	-	-
Luka Ringan	-	-	-
Total	-	-	19

Tabel 1. Data Jumlah dan Rincian Korban

I.6 INFORMASI DARI PENUMPANG

Informasi dari penumpang yang selamat pada saat mobil bus di titik kejadian mengalami kesulitan menanjak, pengemudi pengganti yang membawa bus tersebut menyatakan tidak sanggup dan meminta kepada pengemudi utama untuk menggantikan mengemudikan bus tersebut. Awak bus lainnya meminta agar penumpang yang berada di atas bus untuk segera turun, dari jumlah penumpang yang ada yaitu 68 orang, 49 diantaranya bersedia turun sementara 19 orang lainnya yang kebanyakan ibu – ibu dan anak – anak karena dalam kondisi lelah dan tidur tidak turun dari bus. Awak bus juga telah mencoba untuk melakukan langkah – langkah penyelamatan yaitu dengan memasang ganjal roda, namun karena medan yang sangat curam dan kondisi permukaan jalan licin (lumpur), maka usaha tersebut tidak berhasil.

Korban 19 orang tersebut adalah yang memang masih berada di dalam bus dan tidak sempat menyelamatkan diri pada saat bus terjatuh masuk ke dalam telaga.

I.7 INFORMASI DARI AWAK KENDARAAN

Tidak diperoleh informasi dari awak kendaraan karena pada saat terjadinya kecelakaan dan tim investigasi KNKT turun ke lapangan baik pengemudi utama maupun pengemudi cadangan melarikan diri dan sedang dilakukan pencarian oleh pihak kepolisian.

I.8 INFORMASI CUACA

Peristiwa kecelakaan tersebut terjadi pada malam hari dan kondisi permukaan jalan licin dikarenakan setelah turun hujan.

II. TEMUAN

II.1 ASPEK ADMINISTRASI

Ijin trayek berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan yang dikeluarkan dengan nomor SK.3836/AJ.205/DJPD/2009 tertanggal 25 November 2009 ijin trayek kendaraan tersebut berlaku dari tanggal 25 November 2009 sampai dengan 6 November 2014 dengan trayek Medan – Tarutung – Sibolga – Padang Sidempuan – Bukit Tinggi – Pariaman – Mukomuko – Lais dan Bengkulu.

II.2 ASPEK MANUSIA

Dari kronologis kejadian diketahui bahwa mobil bus tersebut diawaki oleh 3 (tiga) orang, yaitu pengemudi utama, pengemudi cadangan dan pembantu pengemudi. Untuk menempuh jarak yang cukup jauh kedua pengemudi ini dapat menjalankan kendaraannya secara bergantian. Dari temuan di lapangan pada saat menjelang terjadinya kecelakaan mobil bus tersebut dikendalikan oleh pengemudi cadangan, karena yang bersangkutan merasa tidak mampu maka meminta bantuan kepada pengemudi utama untuk menggantikannya, namun demikian pengemudi utama pun tidak dapat mengatasi kendala pada saat bus nya mundur kemudian tercebur ke dalam telaga.

II.3 ASPEK PRASARANA DAN LINGKUNGAN

Melihat kondisi di lapangan lintasan jalan tempat terjadinya kecelakaan tidak memenuhi persyaratan keselamatan, disamping geometri jalannya sangat ekstrim kondisi jalannya pun tidak memenuhi persyaratan konstruksi jalan standar (badan jalan berupa batu dan tanah padat tidak beraspal demikian juga dengan bahu jalan yang berupa tanah). Lingkungan berupa semak – semak, perbukitan dan jurang serta jauh dari pemukiman penduduk.



Gambar 3. Lokasi terjadinya kecelakaan



Gambar 4. Permukaan tanah yang berlumpur



Gambar 5. Posisi terakhir kendaraan saat jatuh di telaga (tampak depan)



Gambar 6. Posisi terakhir kendaraan saat jatuh di telaga (tampak samping)

III. ANALISIS

III.1 ASPEK MANUSIA

Memperhatikan ketentuan sebagaimana 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 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).

Adanya pengemudi cadangan di dalam bus tersebut merupakan langkah antisipasi dan pemenuhan ketentuan sebagaimana tersebut di atas, sejauh bahwa kedua pengemudi tersebut dapat bekerja sama dalam melaksanakan tugasnya masing – masing (saling bergantian di dalam menjalankan mobil bus yang bersangkutan) artinya kalau kedua pengemudi tersebut mematuhi

ketentuan maka dari sisi jam kerja mengemudi tidak bertentangan dengan ketentuan di atas dan disimpulkan tidak berpengaruh terhadap kemungkinan terjadinya kecelakaan.

III.2 ASPEK SARANA

Dari data administratif yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Medan kendaraan mobil bus tersebut dinyatakan laik jalan.

III.3 ASPEK PRASARANA DAN LINGKUNGAN

Geometri jalan yang berupa belokan, tanjakan dan turunan yang sangat terjal ditambah dengan kondisi jalan yang tidak memenuhi persyaratan memungkinkan terjadinya kecelakaan. Kondisi jalan mengalami kerusakan dan posisinya berada tepat di titik patahan sehingga untuk melakukan perbaikan jalan memerlukan perbaikan yang sifatnya menyeluruh dan komprehensif. Jika tingkat keterjalan, kecuraman dan kondisi teknis jalan diperbaiki maka kemungkinan terjadinya kecelakaan dapat ditekan.

Keberadaan semak – semak belukar di kiri dan kanan jalan sepanjang 500 meter sebelum dan sesudah titik terjadinya kecelakaan sangat mengganggu jarak pandang pengemudi oleh karena itu oleh instansi yang bertanggung jawab harus dilakukan pembersihan / pemangkasan.

IV. KESIMPULAN

- a. Kondisi jalan dengan geometri berkelok, turunan dan tanjakan yang sangat terjal dan licin menyebabkan bus tidak mampu melewati jalan tersebut dengan aman.
- b. Kurangnya fasilitas perlengkapan jalan yaitu minimnya rambu peringatan turunan, tikungan serta pagar pengaman (*Guardrail*).

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kemungkinan penyebab (***Probability Cause***) terjadinya peristiwa kecelakaan ini adalah geometri dan kondisi jalan yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan serta pengemudi mobil bus yang tidak cakap dalam menghadapi perubahan kondisi dan situasi mendadak dan kritis.

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

Segera melengkapi fasilitas perlengkapan jalan setelah jalan tersebut selesai diperbaiki.

B. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum

1. Memperbaiki infrastruktur jalan tempat kejadian kecelakaan antara Tarutung - Sipirok, Desa Aek Latong sekitar Km. 385 dari arah Medan.
2. Mencarikan jalur alternatif untuk angkutan umum, sementara jalan antara Tarutung – Sipirok, Desa Aek Latong dalam tahap perbaikan.

C. Kepolisian Daerah Sumatera Utara

Mengkoordinasikan kelancaran dan pengamanan selama pelaksanaan perbaikan infrastruktur jalan

D. Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara

1. Berkoordinasi dengan Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Sumatera Utara untuk mengkaji rute alternatif kendaraan mobil barang / truk serta kendaraan angkutan berat lainnya. Adapun jalur alternatif dimaksud adalah sebagai berikut :
 - a) Medan - Tebing Tinggi - Pematangsiantar - Parapat - Balige - Tarutung - Sibolga - Padang Sidempuan.
 - b) Medan - Tebing Tinggi - Kisaran - Rantau Prapat - Kota Pinang - Gunung Tua - Pal XI - Padang Sidempuan.
2. Menempatkan petugas pengawas atau pengamanan dari Dinas Perhubungan untuk memastikan keamanan dan keselamatan ketika dilaksanakan perbaikan infrastruktur jalan.

3. Untuk menyiapkan pos – pos pengawasan dan pengamanan terhadap pengoperasian kendaraan – kendaraan penumpang umum, kendaraan angkutan barang dan angkutan berat pada titik – titik rawan kecelakaan.

E. Dinas Perhubungan Kota Medan

Melakukan pemeriksaan teknis kelaikan jalan secara acak terhadap bus-bus yang akan diberangkatkan di tiap-tiap terminal pemberangkatan.

F. PT. Antar Lintas Sumatera

Menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan pada perusahaan. Sehingga perawatan, perbaikan, pengoperasian kendaraan bermotor dan pengaturan jam kerja pengemudi dapat berjalan sesuai dengan ketentuan dan mendukung tercapainya keselamatan di 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.

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/163 perihal Laporan Draft Final Investigasi dan Penelitian Kecelakaan LLAJ Mobil Bus ALS di Jalan Tarutung – Sipirok, Aek Latong 26 Juni 2011.

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

- a. Kondisi awal tanjakan di daerah tersebut memenuhi standar geometric Bina Marga yaitu dengan grade tanjakan maksimum ≤ 10 %.
- b. Dengan adanya kondisi geo – hidrologi dan geologi lokasi yang berada pada “Sesar Semangko” menyebabkan jalan yang ada (eksisting) mengalami pergerakan terus – menerus dan menyebabkan grade / tanjakan semakin besar, walaupun telah dilakukan perbaikan grade /tanjakan semakin besar, walaupun telah dilakukan perbaikan gradien secara terus – menerus.
- c. Hasil evaluasi teknis yang dilakukan Ditjen Bina Marga menyimpulkan bahwa ruas jalan tersebut sulit untuk dipertahankan sehingga re-lokasi KM 133 – KM 134 dilakukan yang pembangunannya dimulai sejak tahun 2009, diperkirakan selesai pada Oktober 2012.
- d. Terkait dengan fasilitas perlengkapan jalan berupa rambu – rambu dapat kami jelaskan bahwa jalan eksisting ini dalam tahap perbaikan dan pengaturan lalu – lintas dengan petunjuk perambuan sementara yang lengkap, namun pada saat kejadian kecelakaan Supir bus tidak sabar dan tidak mengindahkan peringatan / petunjuk yang ada dengan mengambil lajur kanan untuk mendahului truk yang sedang menanjak.
- e. Langkah pengamanan, sambil menunggu penyelesaian re-lokasi jalan alternatif, pemeliharaan terhadap jalan eksisting tetap dilakukan dengan mengupayakan penurunan kelandaian dan mengurangi panjang kritis yang pada saat jalan alternatif berfungsi jalan eksisting ini akan melayani lali – lintas lokal.