

FINAL

KNKT-12-02-01-01

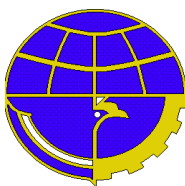
**KOMITE
NASIONAL
KESELAMATAN
TRANSPORTASI**

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

MOBIL BUS PO. MAJU JAYA Z 7761 A MASUK KE JURANG

**DI TANJAKAN CAE, DUSUN CILANGKAP, DESA SUKAJADI,
KECAMATAN WADO, KABUPATEN SUMEDANG, JAWA BARAT**

RABU, 01 FEBRUARI 2012



**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	4
I.1. Data Kendaraan	4
I.2. Data Prasarana dan Lingkungan	5
I.3. Lokasi Kejadian	6
I.4. Kronologis	6
I.5. Korban	8
I.6. Informasi Penumpang	8
I.7. Informasi Cuaca	10
II. Temuan	11
II.1. Aspek Manusia	11
II.2. Aspek Sarana	11
II.3. Aspek Prasarana	11
III. Analisis	12
III.1 Aspek Manusia	12
III.2 Aspek Sarana	14
III.3 Aspek Prasarana	16
IV. Kesimpulan	18
V. Rekomendasi	19

DAFTAR GAMBAR

- Gambar 1. Peta lokasi kejadian
- Gambar 2. Kronologis kecelakaan
- Gambar 3. Jejak ban kendaraan mobil bus Z-7761-A
- Gambar 4. Patok yang berada di median jalan tertutup rumput
- Gambar 5. Kondisi bagian depan mobil bus PO. Maju Jaya Z-7761-A

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Data jumlah dan rincian korban

SINOPSIS

Rabu, 01 Februari 2012 sekitar pukul 14.30 WIB, mobil bus PO. Maju Jaya dengan nomor kendaraan Z-7761-A jurusan Tasikmalaya – Sumedang berangkat dari terminal Indihiang, Tasikmalaya menuju Sumedang, mengangkut 36 orang penumpang tidak termasuk pengemudi dan kernet. Secara administrasi, mobil bus PO. Maju Jaya dengan nomor kendaraan Z 7761 A dalam kondisi laik jalan. Hal tersebut dapat dilihat dari buku uji berkala mobil bus bahwa masa uji berkala kendaraan tersebut berlaku sampai dengan 12 Februari 2012. Berdasarkan kartu induk, mobil bus PO. Maju Jaya Z-7761-A mempunyai daya angkut penumpang maksimum sebanyak 27 orang termasuk pengemudi.

Mobil bus PO. Maju Jaya Z-7761-A berangkat dari terminal Indihiang, Tasikmalaya sekitar pukul 14.30 WIB. Pengemudi mobil bus PO. Maju Jaya Z-7761-A mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi dan melewati beberapa kendaraan di depannya secara zig zag. Tiba di ruas jalan Tanjakan Cae sekitar pukul 16.30 WIB dengan kondisi jalan menurun dan menikung, pengemudi mobil bus melewati mobil penumpang yang berada di depannya dan menabrak mobil barang dengan nomor kendaraan E-8705-YB. Kemudian mobil bus untuk kedua kalinya menabrak mobil barang tersebut dengan jarak titik tabrakan pertama dengan titik tabrakan kedua sekitar 27.8 m. Setelah ditabrak untuk kedua kalinya, mobil barang terguling hingga menutupi sebagian badan jalan dan bahu jalan sebelah kiri dengan posisi akhir kendaraan sekitar 60 meter dari titik tabrak kedua. Setelah menabrak mobil barang, mobil bus PO. Maju Jaya Z 7761 A tetap melaju dengan kecepatan tinggi. Salah seorang penumpang mendengar pengemudi berteriak rem blong dan mulai kehilangan kendali saat kondisi jalan menurun dan menikung. Akhirnya mobil bus jatuh dan masuk ke dalam jurang dengan jarak sekitar 1 (satu) km dari titik tabrak kedua. Kedalaman jurang dari permukaan jalan sekitar 10 meter.

Dalam kecelakaan tersebut 10 orang meninggal dunia di lokasi kecelakaan dan 2 (dua) orang meninggal setelah mendapat perawatan serta 26 orang mengalami luka - luka. Seluruh korban meninggal dan luka – luka di evakuasi ke RSUD Sumedang, RS Pakuwon dan Puskesmas Darmaraja.

Dari hasil investigasi dan penelitian yang dilakukan KNKT, diperoleh kesimpulan dari fakta – fakta yang ada sebagai berikut :

- Faktor manusia (pengemudi) merupakan faktor penyebab utama terjadinya kecelakaan, cara mengemudi yang tidak mematuhi ketentuan berlalu lintas yang baik, memaksakan untuk melewati kendaraan lain di depannya dengan tidak mempertimbangkan ruang bebas untuk mendahului akan menyebabkan kurang stabilnya pergerakan (manuver) kendaraan, sehingga mengakibatkan mobil bus tersebut menabrak mobil barang yang berada di depannya.
- Faktor prasarana bukan merupakan faktor penyebab terjadinya kecelakaan. Walaupun jalan berupa tanjakan, tikungan dan turunan serta permukaan yang bagus (hot mix), jika pengemudi dalam mengoperasikan kendaraannya mempunyai tingkat disiplin berlalu lintas yang tinggi, cakap, berhati-hati, dan penuh kewaspadaan pada saat melintasi jalan tersebut maka kemungkinan terjadinya kecelakaan dapat dihindari.
- Faktor sarana bukan merupakan faktor penyebab terjadinya kecelakaan, dari hasil analisis terhadap kondisi ban dan sistem pengereman berfungsi dengan baik. Demikian juga ditinjau dari kondisi teknis komponen kendaraan lainnya tidak terdapat kelainan dan berfungsi dengan baik. Hal ini didukung dengan hasil pengujian sebagaimana tercantum di dalam buku uji / keur.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kemungkinan penyebab (*Probability Cause*) terjadinya peristiwa kecelakaan ini adalah pengemudi mobil bus yang kurang disiplin berlalu lintas, kurang berhati-hati dan waspada dalam mengemudikan kendaraan, tidak berhasil mengendalikan kendaraan pada saat kritis, sehingga mengakibatkan mobil bus mengalami kecelakaan terjun ke dalam jurang dan menimbulkan korban jiwa.

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

A. Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat

Membangun bahu jalan yang berada sisi kanan - kiri jalan dengan ketinggian sama dengan badan jalan.

B. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat

- Memasang guard rail pada jalan yang tepi kanan / kirinya jurang.
- Melengkapi rambu-rambu lalu-lintas, baik rambu himbauan maupun peringatan pada ruas jalan sepanjang 500 m ke dan dari titik lokasi terjadinya kecelakaan.
- Penebalan marka tengah karena banyak yang sudah buram, berbahaya pada malam hari dan saat hujan.

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

a. Data Kendaraan

Jenis Kendaraan	: Mobil Bus
Merk / Tipe	: HINO/DUTRO/125 LT
Jumlah Tempat Duduk	: 25 tidak termasuk tempat duduk pengemudi
No. Kendaraan	: Z 7761 A
No. Uji Berkala	: SMD. 9093
Tahun Pembuatan	: 2003
No. Mesin	: W04DJJ11683
No. Rangka	: MJEC1JG4030002484
Masa Berlaku STNK	: 9 September 2013
Masa Berlaku Uji Berkala	: 12 Februari 2013
Data Operator Kendaraan 1	
Operator/ Pemilik	: PO. Maju Jaya / Drs. Heri Permadi
Alamat	: Cijati RT 01/05, Situraja Kab Sumedang
Data Awak Kendaraan	
Status	: Pengemudi Bus
Umur	: 35 tahun
Jenis Kelamin	: Laki-laki
Pengalaman Kerja	: 11 tahun

I.2 DATA PRASARANA DAN LINGKUNGAN

- Nama Jalan : Jl Wado – Sumedang
- Kelas Jalan : III (tiga)
- Status Jalan : Propinsi
- Fungsi Jalan : Arteri Primer
- Lebar jalan : 4,45 meter
- Lebar Bahu Jalan : 1,45 meter
- Pola Arus Lalu Lintas : Dua arah
- 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 tidak ada
 - Tidak ada rambu – rambu lalu lintas
 - Penerangan jalan tidak ada

I.3 LOKASI KEJADIAN



Gambar 1. Peta lokasi kejadian

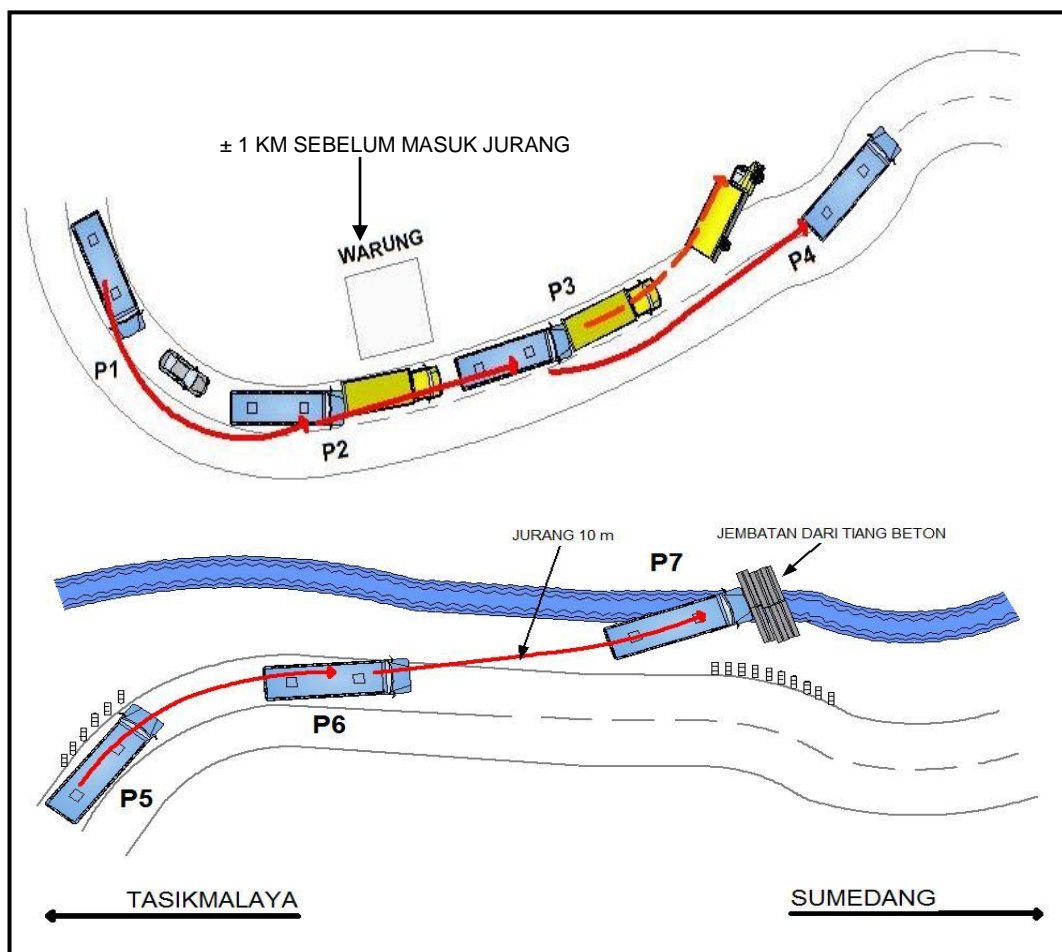
I.4 KRONOLOGIS

Rabu, 01 Februari 2012 sekitar pukul 16.30 WIB, mobil bus PO. Maju Jaya dengan nomor kendaraan Z-7761-A jurusan Tasikmalaya – Sumedang berangkat dari terminal Indihiang, Tasikmalaya menuju Sumedang, mengangkut 36 orang penumpang tidak termasuk pengemudi dan pembantu pengemudi.

Mobil bus PO. Maju Jaya Z-7761-A berangkat dari terminal Indihiang, Tasikmalaya sekitar pukul 14.30 WIB. Pengemudi mobil bus PO. Maju Jaya Z-7761-A mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi dan mendahului beberapa kendaraan di depannya secara zig zag. Hal tersebut disebabkan karena pengemudi mengejar target yang harus disetorkan ke perusahaan. Tiba di ruas jalan Tanjakan Cae sekitar pukul 16.30 WIB dengan kondisi jalan menurun dan menikung, pengemudi mobil bus Z-7761-A menyiapkan mobil minibus yang berada di depannya dan menabrak mobil barang dengan nomor kendaraan E-8705-YB. Kemudian mobil bus kembali menabrak mobil barang tersebut dengan jarak titik tabrakan pertama dengan titik tabrakan kedua sekitar 27.8 m. Setelah ditabrak untuk kedua kalinya, mobil barang terguling hingga menutupi sebagian badan jalan dan bahu jalan sebelah kiri dengan posisi akhir kendaraan sekitar 60 meter dari titik tabrak kedua. Setelah menabrak mobil barang, mobil bus PO. Maju Jaya tetap melaju dengan kecepatan tinggi. Salah

seorang penumpang mendengar pengemudi berteriak rem blong dan mulai kehilangan kendali saat kondisi jalan menurun dan menikung. Akhirnya mobil bus jatuh dan masuk ke dalam jurang dengan jarak sekitar 1 (satu) km dari titik tabrak kedua. Kedalaman jurang dari permukaan jalan sekitar 10 meter.

Kecelakaan ini mengakibatkan 10 orang meninggal dunia di lokasi kecelakaan dan 2 (dua) orang meninggal setelah mendapat perawatan serta 26 orang mengalami luka - luka. Seluruh korban meninggal dan luka – luka di evakuasi ke RSUD Sumedang, RS Pakuwon dan Puskesmas Darmaraja



Gambar 2. Kronologis kecelakaan

Keterangan :

- P1** : Mobil bus PO. Maju Jaya Z-7761-A menyiap mobil minibus yang berada di depannya.
- P2** : Mobil bus PO. Maju Jaya Z-7761-A menabrak mobil barang dengan nomor kendaraan E-8705-YB setelah menyiap mobil minibus didepannya.
- P3** : Mobil bus PO. Maju Jaya Z-7761-A kembali menabrak mobil barang tersebut.

- P4** : Setelah ditabrak untuk kedua kalinya, mobil barang terguling hingga menutupi sebagian badan jalan dan bahu jalan sebelah kiri dan mobil bus PO. Maju Jaya kembali meneruskan perjalanan.
- P5** : Mobil bus PO. Maju Jaya Z-7761-A dengan kecepatan tinggi dan kehilangan kendali dengan kondisi jalan tikungan menurun.
- P6** : Mobil bus PO. Maju Jaya Z-7761-A tidak terkendali dan masuk ke jurang dengan kedalaman sekitar 10 m.
- P7** : Posisi terakhir mobil bus PO. Maju Jaya Z-7761-A terhenti setelah menabrak jembatan dari tiang beton.

I.5 KORBAN

Korban	Awak Kendaraan	Penumpang	Total
Meninggal	0	12	12
Luka Berat	0	6	6
Luka Ringan	2	18	20
Total	2	36	38

Tabel 1. Data jumlah dan rincian korban

I.6 INFORMASI PENUMPANG

- a. Laki-laki, 19 tahun, memberikan informasi sebagai berikut:

Naik mobil bus PO Maju Jaya Z 7761 A dari terminal Indihiang ke darmaraja dengan biaya sebesar Rp. 13.000. Mobil bus berangkat pukul 15.00 WIB dengan membawa penumpang penuh. Disebabkan mobil bus adalah kendaraan yang terakhir berangkat. Saksi duduk di sebelah kiri, dua kursi dari belakang. Mobil bus PO Maju Jaya terakhir menaikkan penumpang di Malangbong.

Menurut saksi, mobil bus selalu melaju dengan cepat disebabkan mengejar setoran. Sebelum masuk jurang, mula-mula mobil bus melewati kijang kemudian menabrak mobil barang hingga mobil barang terguling. Setelah menabrak mobil barang, kecepatan mobil bus semakin tinggi dan terdengar pengemudi berteriak rem blong.

- b. Laki-laki, 24 tahun, memberikan informasi sebagai berikut:

Mau berangkat kerja ke Subang, naik mobil bus PO Maju Jaya dari Raja polah menuju Subang.

Mobil bus melaju dengan kecepatan biasa. Mobil bus pertama kali menabrak mobil penumpang Toyota Kijang kemudian mobil penumpang tersebut minggir. Setelah itu mobil bus menabrak mobil barang hingga mobil barang terbalik dan mobil bus melaju kencang.

Saksi tidak mendengar pengemudi berteriak rem blong namun mendengar para penumpang berteriak karena panik dan pembantu pengemudi berteriak awas.

- c. Laki-laki, 42 tahun, memberikan informasi sebagai berikut:

Pada saat kejadian yang bersangkutan menggunakan sepeda motor dan berada di belakang mobil bus PO Maju Jaya Z 7761 A. Awal terjadinya kecelakaan saat tiba di turunan Cae, mobil bus PO Maju Jaya Z 7761 A menabrak mobil barang Colt Diesel E 8705 YB dari belakang sebanyak 3 (tiga) kali sehingga mobil barang tersebut terguling ke sebelah kiri. Jika dilihat dari arah Malangbong menuju Sumedang, posisi mobil barang menutup setengah badan jalan. Selanjutnya mobil bus terus melaju dan akhirnya masuk ke dalam jurang sebelah kiri.

Tidak ada tanda-tanda mobil bus Z 7761 A mengalami rem blong karena saat beriringan dengan mobil bus tersebut, mobil bus melaju seperti biasa. Apabila remnya blong mobil bus tersebut akan kehilangan kendali dari atas karena medan jalan menurun dan menikung. Setelah mobil bus menabrak mobil barang sampai terguling, mobil bus melaju dengan normal disebabkan pengemudi dapat mengarahkan kemudi ke arah kanan untuk menghindari mobil barang yang terguling dengan posisi menutupi setengah badan jalan.

Saat kejadian situasi arus lalu lintas jalan turunan dan tikungan arah Malangbong menuju Sumedang sepi dan cuaca pada sore itu cerah.

d. Laki-laki, 62 tahun, orang tua pengemudi

Pengemudi telah membawa mobil bus PO Maju Jaya sekitar 3 tahun.

Sebelumnya membawa mobil barang selama 8 tahun dan Isuzu Elf.

I.7 INFORMASI CUACA

Peristiwa kecelakaan tersebut terjadi pada sore hari sekitar pukul 16.30 WIB dan kondisi cuaca saat itu hujan.

II. TEMUAN

II.1 ASPEK MANUSIA

Pengemudi bus PO. Maju Jaya

Menurut informasi yang diperoleh dari saksi yang berada di lokasi kejadian, pengemudi mobil bus PO. Maju Jaya Z-7761-A mengemudikan kendaraan kendaraan dengan kecepatan tinggi, mendahului beberapa kendaraan di depannya secara zig zag sehingga hal tersebut membahayakan keselamatan pengguna jalan lainnya.

II.2 ASPEK SARANA

Mobil bus membawa muatan sebanyak 36 orang. Dalam buku uji / kartu induk tercantum 27 tempat duduk penumpang termasuk pengemudi.

CONTOH XXII (Penetapan Lintas Jalan P)

DAFTAR PEMERIKSAAN OTOBIS

URAIAN TENTANG KENDARAAN

1. Merek Pabrik	HINO	10. Ukuran yang paling tinggi	2890 MM
2. Type	KR125 LT	11. Rumah-rumah (Carosserie)	
3. Tahun Pembikinan	2002	a. Jenis	MB
4. Pemakaian pertama		b. Bahan	B. PLAT
5. Nomor Landasan (Chasis)	MTEC164030002494	c. Banyaknya tempat duduk	
6. Nomor Mesin	WA0001693	d. Banyaknya tempat berdiri	
7. Jarak sumbu (as-afstand)	3400	e. Keterangan-keterangan lain:	
8. Ukuran paling panjang	6800 MM		
9. Ukuran yang paling lebar	2100		

BERAT DAYA PENGANGKUT KELAS JALAN YANG PALING TINGGI; PEMAKAI BAN YANG PALING RINGAN (KECIL)

	0	1	2	3	4	5	6
a. Jumlah berat yang diperbolehkan		1570					
b. Berat kendaraan : sumbu ke 1		1415					
c. Berat kendaraan : 2		2400					
d. Berat kendaraan : 3							
e. Berat kendaraan : 4							
f. Berat kendaraan : 5							
g. Jumlah		3815					
h. Daya angkut orang		27					
i. barang		340					
j. Jumlah berat yang diijinkan		5485					
k. Tekanan sumbu paling besar		3207					
l. Kelas jalan paling tinggi		II-C					
m. Pemakalan ban paling kecil sumbu ke 1		750-16-14					
n. Pemakalan ban paling kecil sumbu ke 2		750-16-14					
o. Pemakalan ban paling kecil sumbu ke 3							
p. Pemakalan ban paling kecil sumbu ke 4							
q. Pemakalan ban paling kecil sumbu ke 5							
Tanggal							

KEISTIMEWAAN

SMD-9093
Nomor Pemeriksaan

PENGIRIM KARTU

TANGGAL	KE

Gambar 3. Buku Induk Mobil Bus Z 7761 A

II.3 ASPEK PRASARANA

Dari hasil investigasi di lapangan, ditemukan hal-hal sebagai berikut:

- Tidak ada rambu – rambu lalu lintas di sekitar lokasi kejadian baik rambu peringatan maupun rambu himbauan.
- Tidak ada marka batas tepi.

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 : Berdasarkan hasil wawancara dengan penumpang dan orang tua pengemudi diperoleh informasi bahwa mobil bus PO. Maju Jaya berangkat dari terminal Indihiang, Tasikmalaya sekitar pukul 14.30 WIB. Selama 3 hari sebelum terjadinya kecelakaan pengemudi tidak ada keluhan. Hal ini menunjukkan bahwa pengemudi dalam kondisi sehat sebelum terjadinya kecelakaan.
- Pengalaman melintas : Dari hasil wawancara dengan orang tua pengemudi mobil bus, diketahui bahwa pengemudi telah bekerja di perusahaan PO. Maju Jaya 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 baik, mematuhi segala aturan lalu lintas, maka kemungkinan terjadinya kecelakaan relatif kecil.

- Perilaku berlalu lintas : Dari hasil wawancara dengan salah satu penumpang bus, diketahui bahwa pengemudi mobil bus PO. Maju Jaya Z-7761-A mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi, mendahului kendaraan di depannya dengan cara zig – zag, sehingga membahayakan pengguna jalan lainnya. Hal ini menunjukkan bahwa pengemudi berperilaku tidak disiplin dalam berlalu lintas sehingga membahayakan keselamatan dan pengguna jalan lainnya. Dan tidak sesuai dengan PP Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana Lalu Lintas Jalan Bagian Kedua Gerakan Lalu Lintas Kendaraan Bermotor Paragraf 1 Tata Cara Melewati Pasal 52 (1) Pengemudi yang akan melewati kendaraan lain harus mempunyai pandangan bebas dan menjaga ruang yang cukup bagi kendaraan yang dilewatinya. (2) Pengemudi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), mengambil lajur atau jalur jalan sebelah kanan dari kendaraan yang dilewati.
- Pengalaman mengemudi : Berdasarkan hasil wawancara dengan orang tua pengemudi, diketahui bahwa pengemudi telah membawa mobil bus PO Maju Jaya selama 3 tahun. Sebelumnya membawa mobil barang selama 8 tahun dan Isuzu Elf. Hal ini menunjukkan bahwa pengemudi telah familiar mengemudikan mobil bus.

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 36 orang tidak termasuk awak kendaraan. Jumlah penumpang tersebut di atas jika dikaitkan dengan daya angkut sesuai JBI-nya maka tidak melanggar. Hal ini berarti jumlah muatan penumpang tersebut tidak membahayakan operasional mobil bus yang bersangkutan.
- Kondisi ban : Alur kedalaman ban masih memenuhi persyaratan teknis sehingga tidak menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan. Dalam PP 44 Tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi Pasal 127 ayat (1) huruf k, dan KM 63 Tahun 1993 tentang ambang batas laik jalan kendaraan bermotor kereta gandengan, kereta tempelan, karoseri, bak muatan serta komponen – komponennya disebutkan bahwa kedalaman alur ban minimal 1 mm. Hal ini berarti bahwa kondisi ban bagus dan tidak memberikan kontribusi terhadap 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 Maju Jaya Z 7761 A:



Gambar 5. Bagian belakang mobil bus PO. Maju Jaya Z-7761-A



Gambar 6. Bagian depan mobil bus PO. Maju Jaya Z-7761-A

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 dengan kondisi tanjakan dan turunan serta menikung, perkerasan jalan aspal dengan kondisi baik. Kondisi jalan demikian memerlukan kecakapan, kewaspadaan dan disiplin yang tinggi dan ketaatan terhadap peraturan lalu lintas bagi setiap pengemudi yang melintasi jalan tersebut. Pengabaian terhadap ketentuan tersebut dapat memungkinkan terjadinya kecelakaan.
- Fasilitas perlengkapan jalan seperti rambu, marka dan perlengkapan jalan lainnya : Dari hasil investigasi yang dilakukan di lokasi kejadian di temukan bahwa perlengkapan jalan pada lokasi kejadian masih kurang yaitu tidak adanya rambu peringatan seperti rambu batas kecepatan. Selain itu juga tidak adanya marka tepi. PP Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan Bab V Perlengkapan Jalan Bagian Pertama Rambu-rambu Pasal 17 (1) menyebutkan bahwa: Rambu-rambu terdiri dari 4 golongan : a. rambu peringatan; b. rambu larangan; c. rambu perintah; d. rambu petunjuk. Dengan 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 :
Sebelah kanan jalan arah menuju Sumedang adalah tebing. Sementara di kiri jalan adalah jurang. Ketidakhati-hatian pengemudi dan kondisi kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan dapat menimbulkan kemungkinan terjadinya kecelakaan.



Gambar 7. Kondisi Ruas Jalan Wado - Sumedang

IV. KESIMPULAN

Dari hasil analisis terhadap data dan fakta kejadian kecelakaan mobil bus PO. Maju Jaya Z 7761 A masuk jurang, dapat disimpulkan hal – hal sebagai berikut :

- Faktor manusia (pengemudi) merupakan faktor penyebab utama terjadinya kecelakaan, cara mengemudi yang tidak mematuhi ketentuan berlalu lintas yang baik, memaksakan untuk melewati kendaraan lain di depannya dengan tidak mempertimbangkan ruang bebas untuk mendahului akan menyebabkan kurang stabilnya pergerakan (manuver) kendaraan, sehingga mengakibatkan mobil bus tersebut menabrak mobil barang yang berada di depannya.
- Faktor prasarana bukan merupakan faktor penyebab terjadinya kecelakaan. Walaupun jalan berupa tanjakan, tikungan dan turunan serta permukaan yang bagus (hot mix), jika pengemudi dalam mengoperasikan kendaraannya mempunyai tingkat disiplin berlalu lintas yang tinggi, cakap, berhati-hati, dan penuh kewaspadaan pada saat melintasi jalan tersebut maka kemungkinan terjadinya kecelakaan dapat dihindari.
- Faktor sarana bukan merupakan faktor penyebab terjadinya kecelakaan, dari hasil analisis terhadap kondisi ban dan sistem pengereman berfungsi dengan baik. Demikian juga ditinjau dari kondisi teknis komponen kendaraan lainnya tidak terdapat kelainan dan berfungsi dengan baik. Hal ini didukung dengan hasil pengujian sebagaimana tercantum di dalam buku uji / keur.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kemungkinan penyebab (*Probability Cause*) terjadinya peristiwa kecelakaan ini adalah pengemudi mobil bus yang kurang disiplin berlalu lintas, kurang berhati-hati dan waspada dalam mengemudikan kendaraan, tidak berhasil mengendalikan kendaraan pada saat kritis, sehingga mengakibatkan mobil bus mengalami kecelakaan terjun ke dalam jurang dan menimbulkan korban jiwa.

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. Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat

Membangun bahu jalan yang berada sisi kanan - kiri jalan dengan ketinggian sama dengan badan jalan (standar).

B. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat

- Memasang guard rail pada jalan yang tepi kanan / kirinya jurang.
- Melengkapi rambu-rambu lalu-lintas, baik rambu himbauan maupun peringatan pada ruas jalan sepanjang 500 m ke dan dari titik lokasi terjadinya kecelakaan.
- Penebalan marka tengah karena banyak yang sudah buram, berbahaya pada malam hari dan saat hujan.

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