

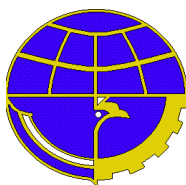
**KOMITE
NASIONAL
KESELAMATAN
TRANSPORTASI**

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

MOBIL BUS PO YANTI GROUP BA-3653-L TERBAKAR

**DI NAGARI HULU AIA KECAMATAN HARAU
KABUPATEN LIMA PULUH KOTA, SUMATERA BARAT**

SELASA, 1 MEI 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	5
I.1. Data Kendaraan	5
I.2. Data Prasarana dan Lingkungan	6
I.3. Lokasi Kejadian	6
I.4. Kronologis	7
I.5. Korban	9
I.6. Informasi Awak Kendaraan dan Saksi	9
I.7. Informasi Cuaca	11
II. Temuan	12
II.1. Aspek Administrasi	12
II.2. Aspek Manusia	13
II.3. Aspek Sarana	13
III. Analisis	14
III.1 Aspek Manusia	14
III.2 Aspek Sarana	15
III.3 Aspek Prasarana dan Lingkungan	20
IV. Kesimpulan	23
V. Rekomendasi	25
VI. Safety Action	27

DAFTAR GAMBAR

- Gambar 1. Peta lokasi kejadian
- Gambar 2. Kronologis kecelakaan
- Gambar 3. Kartu Induk Mobil Bus PO. Yanti Group BA-3653-L
- Gambar 4. Plat Uji Mobil Bus PO. Yanti Group BA-3653-L
- Gambar 5. Mesin motor yang berada di dalam mobil bus PO. Yanti Group BA-3653-L
- Gambar 6. Kondisi mesin mobil bus PO. Yanti Group BA-3653-L
- Gambar 7. Kondisi bagian depan mobil bus PO. Yanti Group BA-3653-L
- Gambar 8. Kondisi bagian sebelah kanan mobil bus PO. Yanti Group BA-3653-L
- Gambar 9. Kondisi bagian belakang mobil bus PO. Yanti Group BA-3653-L
- Gambar 10. Kondisi bagian dalam mobil bus PO. Yanti Group BA-3653-L
- Gambar 11. Lampu tambahan yang dipasang pada mobil bus PO. Yanti Group BA-3653-L
- Gambar 12. Kondisi lokasi kejadian terbakarnya mobil bus PO. Yanti Group BA-3653-L
- Gambar 13. Kondisi jalan Dumai – Solok
- Gambar 14. Cermin cembung yang berada sekitar 200 meter dari lokasi kejadian

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Data jumlah dan rincian korban

SINOPSIS

Senin, 30 April 2012 sekitar pukul 17.00 WIB mobil bus PO. Yanti Group dengan nomor kendaraan BA 3653 L berangkat dari Dumai menuju Solok. Mobil bus membawa penumpang sebanyak 46 orang. Secara administrasi, mobil bus PO Yanti Group BA 3653 L tidak lain jalan. Hal ini dapat dilihat dari kartu induk mobil bus PO Yanti Group BA 3653 L bahwa masa uji berkala kendaraan berlaku sampai dengan tanggal 21 Januari 2011 dan tidak diuji kembali hingga terjadinya peristiwa kebakaran tersebut.

Dalam perjalanan kendaraan berhenti sebanyak 3 kali yaitu di Kandis, Rangkiang dan terakhir di rumah makan sebelum Sanjay. Saat berhenti di rumah makan, pengemudi memeriksa kondisi kendaraan termasuk air radiator. Selasa, 1 Mei 2012 sekitar pukul 04.30 WIB mobil bus tiba di Nagari Hulu Aia Kecamatan Harau Kabupaten Lima Puluh Kota tepatnya km 24,5 sebelum kota Payakumbuh. Tiba-tiba ada percikan api yang berasal dari boks sekering yang terletak di kabin depan di bagian sebelah kiri bawah. Percikan api tersebut menimbulkan kepulan asap dan api. Kemudian pengemudi menghentikan mobil bus dan parkir di pinggir jalan. Pengemudi berusaha memadamkan api dengan alat pemadam kebakaran tetapi api tidak bisa padam. Kemudian pengemudi dan pembantu pengemudi keluar dari bus untuk mencari air ke rumah warga yang letaknya di atas dipinggir sebelah kiri jalan yang berjarak sekitar 3 (tiga) meter dari tempat mobil bus berhenti. Selanjutnya pengemudi memadamkan api dengan menggunakan selang namun karena kondisi air kecil maka api tidak dapat dipadamkan. Oleh karena banyaknya bahan dalam mobil bus yang mudah terbakar seperti kabin yang terbuat dari fiber dan busa kursi, maka api begitu cepat menjalar ke arah belakang dan dalam waktu 5 menit membakar badan mobil bus.

Pengemudi dan pembantu pengemudi memperingatkan para penumpang untuk turun dari kendaraan dan pembantu pengemudi lari ke arah belakang untuk mencoba membuka pintu belakang namun karena penumpang sudah berdiri semua dan banyak barang termasuk ban serep, pembantu pengemudi tidak bisa lewat. Sehingga pembantu pengemudi harus memecahkan kaca jendela sebelah kiri dengan menggunakan kunci roda untuk mengevakuasi penumpang. Penumpang yang meninggal adalah penumpang yang tidak sempat menyelamatkan diri. Para penumpang tersebut lari ke arah belakang dan mencoba mendobrak pintu belakang tapi tidak bisa karena pintu belakang diikat

dengan menggunakan tali sehingga penumpang tidak dapat menyelamatkan diri saat terjadi kebakaran karena ruangan mobil bus gelap dipenuhi asap hitam pekat. Selain itu juga terdapat barang - barang penumpang, kardus serta ban cadangan yang diletakkan dekat pintu belakang. Pada bagasi sebelah kiri dan kanan bawah terdapat mesin motor yang dibungkus rapi.

Kecelakaan ini menyebabkan 13 orang meninggal dunia, 4 (empat) orang luka berat, dan 7 (tujuh) orang luka ringan. Seluruh korban baik yang meninggal dunia maupun luka berat dan ringan di evakuasi ke Rumah Sakit Umum Daerah Dr.Adnaan WD Payakumbuh.

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

- Mobil bus PO Yanti Group BA 3653 L tidak lain jalan. Dari pemeriksaan kartu induk uji berkala, menunjukkan bahwa masa uji berkala kendaraan berlaku sampai dengan tanggal 21 Januari 2011 dan tidak diuji kembali hingga terjadinya peristiwa kebakaran tersebut tanggal 1 Mei 2012. Hal ini membuktikan bahwa secara administratif tidak laik jalan;
- Tidak ada fasilitas tanggap darurat kendaraan bermotor angkutan penumpang di dalam mobil bus BA 3653 L seperti tempat keluar darurat, alat pemukul/pemecah kaca (martil) dan alat pemadam kebakaran;
- Awak kendaraan tidak mengikuti tata cara pemuatan penumpang dan barang untuk angkutan umum, sehingga keberadaan barang di depan pintu penumpang menghalangi akses jalan keluar dari kendaraan tersebut. Selain itu pintu belakang diikat dengan menggunakan tali dan mobil bus dipenuhi oleh asap sehingga sebagian penumpang yang ingin menyelamatkan diri lewat pintu belakang tidak dapat keluar dari dalam mobil bus.

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

A. Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Provinsi Riau

1. Memerintahkan kepada seluruh Kepala Dinas Perhubungan Kab/ Kota seluruh Provinsi Riau untuk melakukan pengawasan terhadap tata cara pemuatan barang

pada mobil bus angkutan umum. Hal ini untuk mengantisipasi kemungkinan terjadi peristiwa yang sama.

2. Melakukan sosialisasi kepada pengemudi angkutan umum terkait dengan tata cara mengangkut orang dan/atau barang sesuai dengan PP Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi Pasal 217 ayat (2) huruf c dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum Pasal 91 ayat (1) dan ayat (2).
3. Memastikan setiap mobil bus yang beroperasi memiliki tempat keluar darurat, untuk bus dengan jumlah penumpang 27-50 penumpang harus memiliki tempat keluar darurat sekurang-kurangnya dua tempat keluar darurat pada setiap sisi kanan-kiri sesuai PP 44 tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi pasal 92 ayat 2b;
4. Melakukan pengawasan terhadap kelengkapan alat-alat keselamatan pada bus angkutan umum sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.1763/AJ.501/DRJD/2003 tentang Petunjuk Teknis Tanggap Darurat Kecelakaan Kendaraan Bermotor Angkutan Penumpang;
5. Memberi pelatihan tentang aspek keselamatan dan keamanan kendaraan pada awak angkutan umum.

B. Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Bukittinggi

Untuk melaksanakan pengawasan terhadap kendaraan bermotor wajib uji baik mobil barang maupun mobil bus angkutan penumpang umum khususnya agar tidak melewati batas waktu masa berlaku uji berkala.

C. PO. Yanti Group

1. Melengkapi seluruh armada yang dimiliki dengan perlengkapan tanggap darurat antara lain alat pemecah kaca dan alat pemadam kebakaran sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.1763/AJ.501/DRJD/2003 tentang Petunjuk Teknis Tanggap Darurat Kecelakaan Kendaraan Bermotor Angkutan Penumpang;
2. Menempatkan barang di tempat penyimpanan barang, agar tidak menghalangi akses jalan dan kenyamanan penumpang sesuai dengan Keputusan Menteri

Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum Pasal 91 ayat 1 dan ayat 2;

3. Memberi pelatihan tentang aspek keselamatan dan keamanan kendaraan dan penumpang pada awak angkutan umum;
4. Melakukan pemeriksaan dan perawatan teknis sesuai dengan ketentuan yang standar.

I. INFORMASI FAKTUAL

I.1 DATA KENDARAAN

a. Data Kendaraan

Jenis Kendaraan	:	Mobil Bus
Merk / Tipe	:	Nissan / CB. 87
Jumlah Tempat Duduk	:	55 termasuk tempat duduk pengemudi
No. Kendaraan	:	BA 3653 L
No. Uji Berkala	:	PBR 32889
Tahun Pembuatan	:	1999
No. Mesin	:	FEG.0282802 BY
No. Rangka	:	CB.87.01960
Masa Berlaku Uji Berkala	:	22 Juli 2010 s/d 22 Januari 2011

Data Operator / Pemilik Kendaraan

Operator/ Pemilik	:	PO. Yanti Group / Y.St. Bagindo
Alamat	:	Jl. St. Bagindo No. 9 Kec. Guguk Panjang Bukittinggi

Data Awak Kendaran

Status	:	Pengemudi Bus
Umur	:	28 tahun
Jenis Kelamin	:	Laki-laki
SIM	:	B1
Alamat	:	Jalan Lintas Duri – Dumai Desa Bumbung, Duri
Pengalaman Kerja	:	8 tahun

I.2 DATA PRASARANA DAN LINGKUNGAN

- Nama Jalan : Jl. Sumba Riau KM. 30
- Kelas Jalan : II (dua)
- Status Jalan : Nasional
- Fungsi Jalan : Arteri Primer
- Lebar jalan : 7 meter
- Lebar Bahu Jalan : 1,30 meter arah Padang
1,20 meter arah Pekanbaru
- 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 :
 - Tidak ada marka tengah dan marka tepi
 - Tidak ada penerangan jalan

I.3 LOKASI KEJADIAN



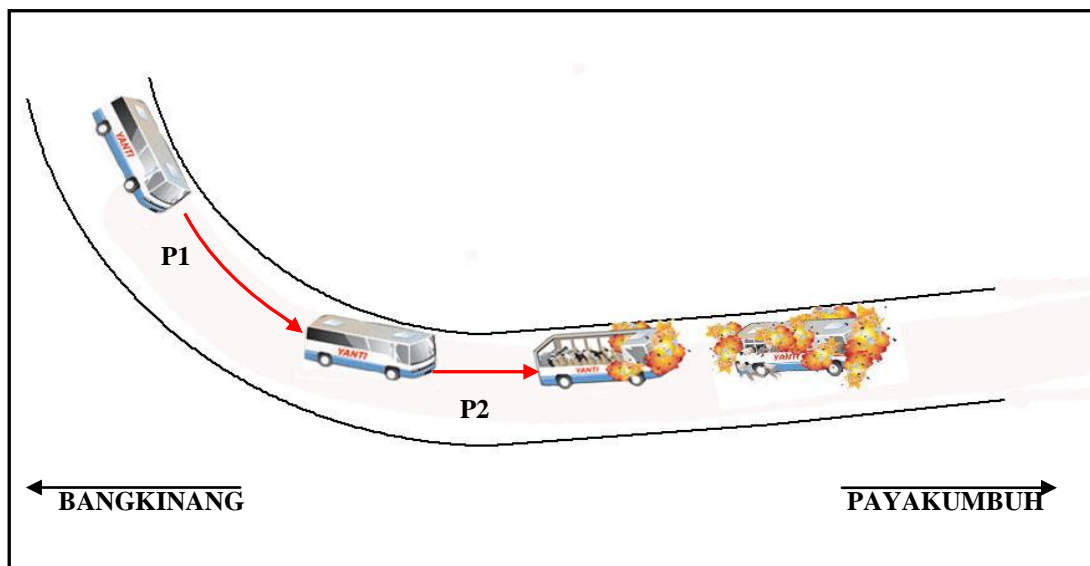
Gambar 1. Peta lokasi kejadian

I.4 KRONOLOGIS

Senin, 30 April 2012 sekitar pukul 17.00 WIB mobil bus PO. Yanti Group dengan nomor kendaraan BA 3653 L berangkat dari Dumai menuju Solok. Mobil bus membawa penumpang sebanyak 46 orang tidak termasuk awak kendaraan. Selasa, 1 Mei 2012 sekitar pukul 04.15 WIB mobil bus tiba di Nagari Hulu Aia Kecamatan Harau Kabupaten Lima Puluh Kota tepatnya km 24,5 sebelum kota Payakumbuh. Tiba-tiba ada percikan api yang berasal dari kotak sekering (fuse box) yang terletak di bagian bawah dashboard. Percikan api tersebut menimbulkan kepulan asap dan api, pengemudi kemudian menghentikan mobil bus dan parkir di pinggir jalan. Pengemudi berusaha memadamkan api dengan alat pemadam kebakaran tetapi api tidak bisa padam, pengemudi dan pembantu pengemudi keluar dari bus untuk mencari air ke rumah warga yang letaknya dipinggir sebelah kiri jalan dengan jarak sekitar 3 (tiga) meter dari tempat mobil bus berhenti. Selanjutnya pengemudi memadamkan api dengan menggunakan selang namun karena kondisi air kecil maka api tidak dapat dipadamkan. Oleh karena komponen dan barang yang berada dalam mobil bus mudah terbakar, seperti dashboard yang terbuat dari plastik, busa jok tempat duduk maka api dengan cepat menjalar ke arah belakang dan dalam waktu 5 menit membakar seluruh badan mobil bus.

Pengemudi dan pembantu pengemudi memperingatkan para penumpang untuk segera turun dari kendaraan, kemudian pembantu pengemudi lari ke arah belakang untuk mencoba membuka pintu belakang namun karena penumpang berkumpul di bagian belakang dan terdapat banyak barang, pembantu pengemudi tidak bisa lewat. Sehingga pembantu pengemudi harus memecahkan kaca jendela sebelah kiri dengan menggunakan kunci roda untuk mengevakuasi penumpang.

Kecelakaan ini menyebabkan 13 orang meninggal dunia, 4 (empat) orang luka berat dan 7 (tujuh) orang luka ringan serta 24 orang selamat. Seluruh korban baik yang meninggal dunia maupun luka berat dan ringan di evakuasi ke Rumah Sakit Umum Daerah Dr.Adnaan WD di Payakumbuh.



Gambar 2. Kronologis kecelakaan

Keterangan :

- P1** : Mobil bus PO. Yanti Group BA-3653-L dari arah Bangkinang dengan trayek Dumai - Solok.
- P2** : Tiba-tiba ada percikan api yang berasal dari kotak sekering (*fuse box*) yang terletak di bagian bawah *dashboard*. Percikan api tersebut menimbulkan kepulan asap dan api, pengemudi kemudian menghentikan mobil bus PO. Yanti Group BA-3653-L. Pengemudi berusaha memadamkan api dengan alat pemadam kebakaran tetapi api tidak dapat dipadamkan.

I.5 KORBAN

Korban	Awak Kendaraan	Penumpang	Total
Meninggal	0	13	13
Luka Berat	0	4	4
Luka Ringan	0	7	7
Selamat	2	22	24
Total	2	46	48

Tabel 1. Data jumlah dan rincian korban

I.6 INFORMASI AWAK KENDARAAN DAN SAKSI

- a. Wanita, 28 tahun, memberikan informasi sebagai berikut:

Saat itu sekitar pukul 04.00 WIB, pengemudi dan pembantu pengemudi mobil bus PO Yanti Group BA 3653 L memberhentikan kendaraan di depan rumah saksi dan berteriak minta air. Saksi keluar dari rumah dan melihat ada api di depan mobil. Pembantu pengemudi mengambil selang air dan berusaha menyiramkan ke api. Setelah disiram air, tidak sampai 5 menit api semakin membesar dan menjalar ke bagian belakang. Saksi melihat ada 1 orang wanita keluar dari kaca jendela sebelah kiri yang sudah dipecahkan oleh penumpang. Menurut saksi api dimulai dari depan mobil bus.

Kedua pintu saat itu dalam kondisi terbuka hingga saksi dapat melihat api berasal dari mesin. Pembantu pengemudi berusaha memadamkan api dengan cara menyiramkan air dari arah bawah. Oleh karena kondisi selang dan air kecil maka api tidak dapat padam.

Saksi melihat ada mobil bus PO Yanti lain yang berhenti sekitar 15 menit di lokasi kejadian. Awak kendaraan di mobil bus tersebut tidak bisa membantu karena api sudah membesar. Sekitar pukul 05.15 WIB 4 mobil pemadam kebakaran dan 2 mobil ambulance tiba di lokasi kecelakaan. Kobaran api yang paling lama berada di bagian belakang kendaraan. Saksi mendengar suara ledakan sebanyak 3 kali. Saat kejadian ada beberapa penumpang yang terjebak di dalam bus disebabkan pintu bagian belakang tidak bisa dibuka.

- b. Pengemudi, laki-laki, 28 tahun, pembantu pengemudi, laki-laki, 25 tahun memberikan informasi sebagai berikut:

Berangkat dari Dumai menuju Solok pada pukul 17.00 WIB. Mobil bus berhenti di Dumai untuk menaikkan penumpang. Kendaraan mengangkut penumpang sebanyak 46 orang tidak termasuk pengemudi dan pembantu pengemudi. Dalam perjalanan kendaraan berhenti sebanyak 3 kali yaitu di Kandis, Rangkiang dan terakhir di rumah makan sebelum Sanjai. Saat berhenti di rumah makan, pengemudi memeriksa kondisi kendaraan termasuk air radiator. Sekitar pukul 04.30 WIB setelah dari tanjakan, keluar asap dari sekering. Setelah itu pengemudi memberhentikan kendaraan. Melihat ada api, pengemudi turun dari kendaraan lalu membuka kap mesin. Api berasal dari mesin bawah lalu membakar kap mesin depan. Pengemudi berusaha memadamkan dengan racun api tetapi api tidak bisa padam. Kemudian pengemudi meminta air pada warga yang rumahnya tepat di lokasi kejadian. Selanjutnya pengemudi memadamkan api dengan menggunakan selang. Oleh karena kondisi air kecil maka api tidak dapat dipadamkan. Api begitu cepat menjalar ke arah belakang dan dalam waktu 5 menit membakar badan mobil bus.

Pengemudi berteriak memperingati penumpang ada api. Selanjutnya pembantu pengemudi lari ke belakang untuk membuka pintu belakang. Namun karena penumpang sudah berdiri semua dan banyak barang termasuk ban serep, pembantu pengemudi tidak bisa lewat. Penumpang mencoba mendorong pintu belakang tapi tidak bisa karena pintu dalam kondisi diikat dan banyak barang di depan pintu. Akhirnya pembantu pengemudi memecahkan kaca jendela sebelah kiri dengan menggunakan kunci roda, karena tidak ada martil pemecah kaca, mobil bus juga tidak dilengkapi alat pemadam kebakaran. Di bagian belakang kendaraan terdapat banyak barang termasuk ban cadangan.

Masa uji berkala menurut saksi (pengemudi) berlaku sampai dengan 3 Agustus 2012. Dalam satu hari, pengemudi dan pembantu pengemudi bekerja selama 16 jam, berangkat dari Dumai pukul 17.00 WIB dan tiba di Solok pukul 09.00 WIB. Setelah itu mencuci mobil bus. Untuk perawatan

kendaraan dilakukan setiap 8 trip. 1 trip yaitu Dumai – Solok menempuh jarak sekitar 287.48 km. Apabila kendaraan belum mencapai 8 trip dan mengalami kerusakan maka kendaraan langsung diperbaiki oleh mekanik. Terakhir memeriksa sekering sekitar 4 bulan lalu. Diperkirakan sekering mengalami hubungan pendek, sehingga terjadi percikan api. Kendaraan menggunakan sekering standar, jika terdapat sekering putus, maka terdapat indikasi beberapa komponen yang tidak berfungsi. Ada beberapa alat elektronik di dalam kendaraan yaitu TV, disk braker dan power. Selain itu ada lampu tembak sebanyak 8 buah dan lampu besar sebanyak 10 buah. Semua lampu dalam kondisi bagus. Pemasangan lampu dilakukan dengan rapi.

Pengemudi telah bekerja di PO. Yanti Group selama 8 tahun. Membawa mobil bus BA 3653 L dengan trayek Dumai – Solok selama 3 tahun. Sistem pembayaran adalah sistem setoran. Dalam seminggu tidak ada libur, setelah menempuh 1 strip dengan waktu 2 hari 2 malam, pengemudi istirahat dan digantikan dengan pengemudi yang lain.


I.7 INFORMASI CUACA

Peristiwa kecelakaan tersebut terjadi pada pagi hari sekitar pukul 04.15 WIB dan kondisi cuaca saat itu cerah.

II. TEMUAN

II.1 ASPEK ADMINISTRASI

Secara administrasi mobil bus PO. Yanti Group BA 3653 L tidak laik jalan. Hal ini dapat dilihat dari kartu induk uji berkala, bahwa masa berlaku uji kendaraan tersebut sampai dengan tanggal 21 Januari 2011 dan tidak diuji kembali sampai dengan tanggal 1 Mei 2012, yaitu terjadinya peristiwa kebakaran tersebut.

DAFTAR PEMERIKSAAN MOBIL BARANG																										
Bahan Pembakaran Mesin					Daya Pengangkatan Barang										Umum	Tidak Umum	Umur	Umur Kendaraan								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18.	19	20	21	22	23	24	25	26	27
Bensin	Solar	M. Tanah / Campuran	Gas	Lain-Lain	0-1000 kg	1000-2000 kg	2000-3000 kg	3000-4000 kg	4000-5000 kg	5000-6000 kg	6000-8000 kg	8000-10000 kg	Lebih 10000 kg			0-1 Tahun	1-2 Tahun	2-3 Tahun	3-4 Tahun	4-5 Tahun	5-6 Tahun	6-7 Tahun	7-8 Tahun	8-9 Tahun	Lebih 9 Tahun	
Jenis Kendaraan : BUS					Buku Uji Pertama Kali Diberikan Di										Pada Tanggal		Nomor Uji : R00.32.880									
PEMERIKSAAN - PEMERIKSAAN															Tanda Nomor - Pemilik atau Pemegang, dan Pengurus, Nama Perusahaan											
Tempat dan Tanggal Pengujian Berkala	Tanggal Berakhirnya Masa Uji Berkala	HASIL PEMERIKSAAN												Tanda Tangan dan Nama Penguji	Jenis dan Nomor Kartu Identitas s/d (Tgl. STNK)	Nomor Kendaraan	Nama/Nama Koresponden dan Alamat Pemilik/Pemegang atau Badan Hukum									
BUMAH 21 Juli 10	21 Januari 11	No. Buku Uji Kendaraan : C. 212 971													20/8.2010	BA, 3653 L	PO YANTI GROUP / Yanti Bus Jl. S. R. - 850 A. 9 KEC. BUKIT B. T. 212567									
No. Buku Uji Kendaraan :																										
No. Buku Uji Kendaraan :																										
No. Buku Uji Kendaraan :																										
No. Buku Uji Kendaraan :																										
No. Buku Uji Kendaraan :																										
No. Buku Uji Kendaraan :																										
															DATA MESIN / MOTOR											
No. Buku Uji Kendaraan :																										
No. Buku Uji Kendaraan :																										
No. Buku Uji Kendaraan :																										
No. Buku Uji Kendaraan :																										
No. Buku Uji Kendaraan :																										
															Isi Silinder (cc)											
															Daya Motor (Kw / HP / Ps)											
															Jenis Bahan Bakar											
															Keterangan lain-lain											

Gambar 3. Kartu Induk Mobil Bus PO Yanti Group BA 3653 L



Gambar 4. Plat Uji Mobil Bus PO Yanti Group BA 3653 L

II.2 ASPEK MANUSIA

Dari hasil investigasi dan penelitian di lapangan ditemukan awak kendaraan meletakkan barang dan ban cadangan di dekat pintu belakang, selain itu pintu belakang diikat dengan menggunakan tali sehingga pintu tidak dapat dibuka dan penumpang tidak dapat menyelamatkan diri saat terjadi kebakaran karena ruangan mobil bus gelap dipenuhi asap.



Gambar 5. Mesin motor yang berada di dalam mobil bus PO Yanti Group BA 3653 L

II.3 ASPEK SARANA

Dari hasil wawancara yang dilakukan terhadap pengemudi dan pembantu pengemudi, ditemukan hal-hal sebagai berikut:

- a. Tidak ada fasilitas tanggap darurat standar kendaraan bermotor angkutan penumpang umum di dalam mobil bus BA 3653 L seperti tempat keluar darurat berupa pintu, alat Pemukul/Pemecah kaca (martil) dan alat pemadam kebakaran;
- b. Pada mobil bus BA 3653 L terdapat lampu tambahan pada bumper depan sebanyak 8 buah.

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 : Dalam seminggu pengemudi tidak ada sebelum kejadian libur, setelah menempuh 1 trip dengan waktu 2 hari 2 malam, pengemudi istirahat dan digantikan dengan pengemudi yang lain.

Senin, 30 April 2012, berangkat dari Dumai menuju Solok pada pukul 17.00 WIB. Dalam perjalanan kendaraan berhenti sebanyak 3 kali yaitu di Kandis, Rangkiang dan terakhir di rumah makan sebelum Sanjai. Pengemudi bekerja sendiri tanpa pengemudi cadangan dalam perjalanan dari Dumai menuju Solok yang menempuh waktu sekitar 16 jam.

Walaupun yang bersangkutan sudah beristirahat sebanyak 3 (tiga) kali, namun ditinjau dari jam kerjanya telah melampaui batas yang ditetapkan yaitu 8 (delapan) jam. Sesuai dengan PP 44 Tahun 1993 Pasal 240 ayat (4) yang berbunyi “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.

- Pengalaman melintas di lokasi kejadian : Pengemudi telah bekerja di PO Yanti Group selama 8 tahun dan telah membawa mobil bus BA 3653 L dengan trayek Dumai – Solok selama 3 tahun. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pengemudi telah familiar dengan rute tersebut.
- Pengalaman mengemudi : Pengemudi telah bekerja di PO Yanti Group selama 8 tahun dan telah membawa mobil bus BA 3653 L dengan trayek Dumai – Solok selama 3 tahun. Namun baik Pengemudi maupun pembantu pengemudi belum memiliki pengalaman dan keterampilan khusus dalam menghadapi situasi darurat seperti kebakaran.

III.2 ASPEK SARANA

Berdasarkan Investigasi dan penelitian yang dilakukan di lapangan terhadap aspek sarana, ditemukan hal-hal sebagai berikut:

- Masa berlaku uji berkala kendaraan bermotor;
- Jumlah muatan penumpang dan barang;
- Fasilitas Tanggap Darurat;
- Lampu tambahan;
- Penyebab kebakaran.

Dapat dianalisis hal-hal sebagai berikut :

- Masa berlaku uji berkala kendaraan bermotor : Secara Administrasi, mobil bus PO Yanti Group BA 3653 L tidak laik jalan. Hal ini dapat dilihat dari kartu induk uji berkala mobil bus PO Yanti Group BA 3653 L, masa berlaku uji berkala kendaraan sampai dengan tanggal 21 Januari 2011 dan tidak diuji kembali hingga terjadinya peristiwa kebakaran tersebut

- yaitu pada tanggal 1 Mei 2012.
- Jumlah muatan penumpang dan barang : Mobil bus mengangkut penumpang sebanyak 46 orang tidak termasuk awak kendaraan. Dari hasil wawancara yang dilakukan terhadap pengemudi diperoleh bahwa pembantu pengemudi meletakkan barang dan ban cadangan menutupi pintu belakang. Selain itu pintu belakang diikat dengan menggunakan tali sehingga penumpang tidak dapat menyelamatkan diri saat terjadi kebakaran karena ruangan mobil bus gelap dipenuhi asap.
 - Fasilitas tanggap darurat : Tidak ada fasilitas tanggap darurat standar kendaraan bermotor angkutan penumpang umum di dalam mobil bus BA 3653 L seperti tempat keluar darurat berupa pintu, alat pemukul/pemecah kaca (martil) dan alat pemadam kebakaran. Karena tidak dilengkapinya peralatan sebagaimana tersebut di atas menyebabkan awak kendaraan tidak dapat memadamkan api dan untuk memecahkan kaca jendela menggunakan kunci roda. Hal ini tidak sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.1763/AJ.501/DRJD/2003 tentang Petunjuk Teknis Tanggap Darurat Kecelakaan Kendaraan Bermotor Angkutan Penumpang Bagian Pertama Fasilitas Tanggap Darurat Standar Kendaraan Bermotor Angkutan Penumpang Pasal 5.
 - Lampu tambahan : Pada mobil bus BA 3653 L terdapat lampu tambahan sebanyak 8 buah yang terletak pada bumper depan. Standar lampu besar (head

lamp) untuk kendaraan (lampu jauh/ dekat 55/65 watt), tiap lampu menggunakan sekering ukuran 15 Ampere.

Penyebab kebakaran:

Pemasangan sekering yang lebih besar kapasitasnya menyebabkan kelebihan beban arus listrik yang mengalir tidak mampu memutuskan sekering, sehingga berdampak pada panasnya kabel kelistrikan kendaraan, dalam waktu yang relatif singkat kabel tersebut dapat terbakar. Fungsi relay adalah untuk menyamakan tegangan, agar sesuai dengan yang dibutuhkan serta untuk mengurangi beban/tahanan dari arus listrik karena jarak dari baterai ke kabel yang jauh, bila tidak menggunakan relay maka nyala lampu tidak akan terang dan pembungkus kabel jadi cepat kering/rusak karena panas. Bila kendaraan sudah berumur, umumnya pembungkus kabel sudah mengeras / getas / kering, hal ini juga dengan mudah dapat mengakibatkan hubungan pendek (korsleting).

Pemasangan lampu pada kendaraan lebih dari 2 (dua) tidak sesuai dengan PP Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi Pasal 52 Ayat 1 yaitu lampu kabut yang dipasang pada kendaraan bermotor berwarna putih atau kuning, dengan jumlah paling banyak dua buah dan titik tertinggi permukaan penyinaran tidak melebihi titik tertinggi permukaan penyinaran dari lampu utama dekat.

Kerusakan pada mobil bus BA 3653 L:



Gambar 6. Kondisi mesin mobil bus PO. Yanti Group BA 3653 L



Gambar 7. Kondisi bagian depan mobil bus PO. Yanti Group BA 3653 L



Gambar 8. Kondisi bagian sebelah kanan mobil bus PO. Yanti Group BA 3653 L



Gambar 9. Kondisi bagian belakang mobil bus PO. Yanti Group BA 3653 L



Gambar 10. Kondisi bagian dalam mobil bus PO. Yanti Group BA 3653 L



Gambar 11. Lampu tambahan yang dipasang pada mobil bus PO Yanti Group BA 3653 L

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.

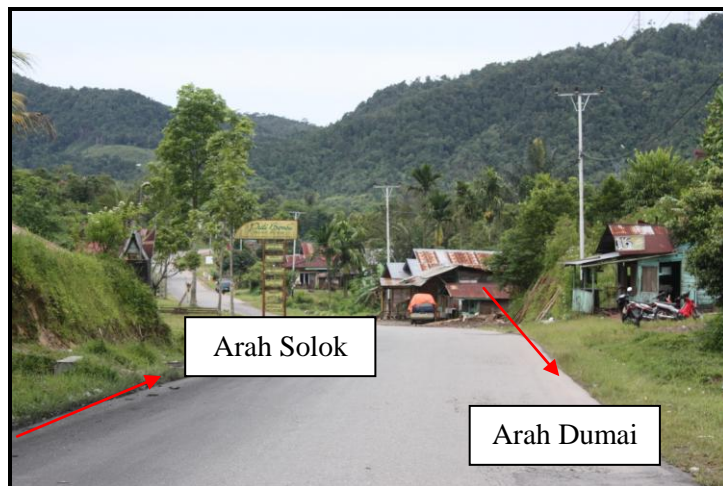
Dapat dianalisis hal-hal sebagai berikut:

- Geometrik Jalan : Ruas jalan terjadinya kebakaran adalah jalan nasional dengan lebar jalan 7 meter dan

- perkerasan permukaan 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 ada rambu-rambu peringatan maupun himbauan. Selain itu tidak ada marka tengah dan marka tepi. Terdapat cermin cembung sekitar 200 meter dari lokasi kejadian.
Untuk terselenggaranya lalu lintas kendaraan bermotor yang berkeselamatan pada ruas jalan tersebut, maka perlu segera dilengkapi rambu – rambu peringatan dan himbauan serta melengkapi jalan dengan marka tepi dan marka tengah.
 - Kondisi lingkungan di sekitar lokasi kejadian : Kondisi lingkungan di sekitar tempat terjadinya kecelakaan adalah daerah pemukiman penduduk, di kanan dan kiri jalan terdapat kebun atau lading. Jarak pandang bebas baik tanpa penghalang, hal ini berarti lingkungan sangat mendukung terwujudnya kondisi lalu lintas jalan yang selamat, sejauh didukung oleh kendaraan yang laik jalan dan perilaku pengemudi yang mematuhi peraturan lalu lintas.



Gambar 12. Kondisi lokasi kejadian terbakarnya mobil bus PO. Yanti Group BA 3653 L



Gambar 13. Kondisi jalan Dumai – Solok



Gambar 14. Cermin cembung yang berada sekitar 200 meter dari lokasi kejadian

IV. KESIMPULAN

Dari hasil analisis terhadap data dan fakta baik di lapangan maupun wawancara terhadap awak kendaraan mobil bus BA 3653 L dapat disimpulkan hal – hal sebagai berikut :

- a. Pengemudi merupakan pengemudi tunggal tanpa adanya pengemudi cadangan dalam perjalanan dari Dumai menuju Solok yang menempuh waktu sekitar 16 jam;
- b. Pengemudi maupun pembantu pengemudi belum memiliki pengalaman dan keterampilan khusus dalam menghadapi situasi darurat seperti kebakaran;
- c. Tata cara pemuatan barang pada mobil bus yang tidak sesuai dengan ketentuan, dimana meletakkan barang termasuk ban cadangan di dalam ruang penumpang dan tepat berada di depan pintu keluar belakang, sementara pintu penumpang diikat dengan tali. Hal ini mengakibatkan pada saat kondisi kritis penumpang tidak dapat keluar dari dalam kendaraan;
- d. Tidak ada fasilitas tanggap darurat standar kendaraan bermotor angkutan penumpang di dalam mobil bus BA 3653 L seperti tempat keluar darurat berupa pintu, alat pemukul/pemecah kaca (martil) dan alat pemadam kebakaran.
- e. Pada mobil bus BA 3653 L terdapat lampu tambahan sebanyak 8 buah, sementara sistem kelistrikan tidak memenuhi persyaratan teknis standar. Hal ini mengakibatkan timbulnya panas akibat arus berlebih yang melalui sekering dan tidak mampu memutuskan sekering tersebut (karena sekeringnya terlalu besar), berakibat kabel menjadi panas yang pada akhirnya membakar kabel dan sekering (fuse box).

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kemungkinan penyebab (*Probability Cause*) terjadinya peristiwa kebakaran ini adalah pemasangan lampu tambahan yang terlalu banyak (8 lampu), mengakibatkan terjadinya beban arus listrik yang begitu besar melampaui kapasitas kabel listrik yang dipergunakan yang pada akhirnya membakar kabel dan sekering pada mobil bus tersebut, tidak dilengkapinya mobil bus dengan peralatan tanggap darurat, terdapatnya muatan / barang termasuk ban cadangan di dalam ruang penumpang menutupi pintu keluar

bagian belakang, diikatnya pintu dengan tali serta tidak tanggapnya awak kendaraan terhadap kondisi kritis yang mengakibatkan jatuhnya banyak korban.

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 Perhubungan Komunikasi dan Informatika Provinsi Riau

1. Melakukan pengawasan terhadap setiap mobil bus mengenai penyimpanan barang di dalam kendaraan sehingga tidak mengganggu kenyamanan penumpang dan dengan mudah keluar masuk melalui pintu sesuai dengan PP Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan Pasal 81 ayat 1 dan 2 serta Keputusan Menteri Perhubungan Nomor. KM. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum Pasal 91 ayat 1, ayat 2 dan ayat 3.
2. Memastikan setiap mobil bus yang beroperasi memiliki akses keluar pada sisi kanan dan kiri untuk keadaan darurat, untuk bus dengan jumlah penumpang 27 sampai dengan 50 penumpang harus memiliki akses keluar pada sisi kanan dan kiri paling sedikit 2 (dua) akses keluar sesuai PP Nomor 55 tahun 2012 Tentang Kendaraan pasal 83 ayat 3b;
3. Melakukan pengawasan terhadap kelengkapan alat-alat keselamatan pada bus angkutan umum sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.1763/AJ.501/DRJD/2003 tentang Petunjuk Teknis Tanggap Darurat Kecelakaan Kendaraan Bermotor Angkutan Penumpang;
4. Memberi pelatihan tentang aspek keselamatan dan keamanan kendaraan pada awak angkutan umum.

B. Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Bukittinggi

Untuk melaksanakan pengawasan terhadap kendaraan bermotor wajib uji baik mobil barang maupun mobil bus angkutan penumpang umum khususnya agar tidak melewati batas waktu masa berlaku uji berkala.

C. PO. Yanti Group

1. Melengkapi kendaraan yang dimiliki dengan alat keselamatan yaitu alat pemecah kaca dan alat pemadam kebakaran sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor:

SK.1763/AJ.501/DRJD/2003 tentang Petunjuk Teknis Tanggap Darurat Kecelakaan Kendaraan Bermotor Angkutan Penumpang;

2. Menempatkan barang agar tidak menghalangi jalan keluar-masuk penumpang;
3. Memberi pelatihan tentang aspek keselamatan dan keamanan kendaraan pada awak angkutan umum;
4. Melakukan pemeriksaan dan perawatan terhadap kendaraan secara berkala sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
5. Pengemudi melakukan pemeriksaan baik terhadap kelistrikan mobil bus maupun perlengkapan alat-alat keselamatan pada mobil bus guna kelancaran perjalanan sebelum mulai melaksanakan perjalanan.

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 PO. YANTI GROUP

Pada tanggal 7 Juli 2012 A.n. Pimpinan PO. Yanti Group mengirimkan surat Nomor : VI/07/YG/2012 perihal tanggapan dari laporan draft final hasil investigasi dan penelitian kecelakaan lalu lintas jalan dari Kementerian Perhubungan Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

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

Menanggapi Laporan Draft Final Investigasi dan penelitian Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mobil bus PO. Yanti Group BA-3653-L yang terbakar di Nagari Hulu Aia, Kecamatan Harau, Kabupaten Lima Puluh Kota, Sumatera Barat pada hari Selasa, 1 Mei 2012 Nomor : KTJ.RH/I/9 KNKT 2012.

Kami sebagai pemilik perusahaan menyadari sepenuhnya memang telah terjadi kecelakaan mobil dengan plat nomor BA-3653-L, yang kemudian oleh saudara Yendri mengakibatkan hilangnya nyawa beberapa korban seperti yang tertera pada tabel 1 Draft Final Hasil Investigasi dan Penelitian Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. Adapun Perusahaan kami dalam hal ini PO. Yanti Group dalam perekrutan sopir telah melakukan seleksi dan memberikan petunjuk dan arahan kepada pengemudi sebelum pengemudi diizinkan membawa kendaraan PO. Yanti Group. Namun dengan adanya kejadian ini, kami sebagai Perusahaan yang bergerak di bidang transportasi akan lebih berusaha melakukan :

1. Melengkapi kendaraan yang kami miliki dengan alat keselamatan yaitu alat pemecah kaca dan alat pemadam kebakaran sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK 1763/AJ.501/DRJD/2003 tentang Petunjuk Teknis Tanggapan Darurat Kecelakaan Kendaraan Bermotor Angkutan Penumpang.
2. Memampatkan barang agar tidak menghalangi jalan keluar masuk penumpang.
3. Memberi pelatihan tentang aspek keselamatan dan keamanan kendaraan pada awak angkutan umum yang bekerja di PO. Yanti Group.

4. Akan melakukan pemeriksaan dan perawatan terhadap kendaraan secara berkala sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
5. Menginstruksikan kepada sopir untuk melakukan pemeriksaan kelistrikan mobil bus maupun perlengkapan alat – alat keselamatan pada mobil bus guna kelancaran perjalanan sebelum mulai melaksanakan perjalanan.