

FINAL

KNKT-12-06-06-01

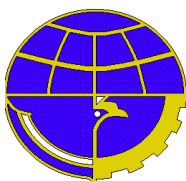
**KOMITE
NASIONAL
KESELAMATAN
TRANSPORTASI**

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

**MOBIL BUS MITSUBISHI L300 BK-1170-XO
YANG DIOPERASIKAN OLEH CV. TAKSI KITA BERSAMA
MASUK KE DALAM JURANG**

**DI JALAN SIANTAR - PARAPAT KM. 41, NAGORI SIBAGANDING,
KECAMATAN GIRSANG SIPANGAN BOLON, KABUPATEN
SIMALUNGUN, SUMATERA UTARA**

KAMIS, 28 JUNI 2012



**KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA
2013**

Laporan ini diterbitkan oleh **Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT)**, Lantai 3, Kementerian Perhubungan, Jalan Medan Merdeka Timur No. 5, JKT 1011 Indonesia, pada tahun 2013 berdasarkan:

1. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
2. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 2 tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi;
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Sekretariat KNKT.

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.

DAFTAR ISI

Daftar Isi.....	ii
Daftar Gambar	iii
Daftar Tabel	iv
Sinopsis	1
I. Informasi Faktual	3
I.1. Kronologis	3
I.2. Korban	5
I.3. Kerusakan Kendaraan	5
I.4. Kerusakan Lainnya	7
I.5. Data Awak Kendaraan	7
I.6. Data Kendaraan	7
I.7. Informasi Cuaca	8
I.8. Informasi Prasarana dan Lingkungan	8
I.9. Informasi Kondisi Kendaraan	9
I.10. Informasi Organisasi dan Manajemen	10
I.11. Informasi Tambahan	10
II. Analisis	11
II.1. Informasi Umum	11
II.2. Aspek Kendaraan	11
II.3. Aspek Prasarana dan Lingkungan	12
II.4. Aspek Manusia	14
III. Kesimpulan	16
III.1. Temuan	16
III.2. Faktor Penyebab	16
IV. Rekomendasi	18
V. Safety Action	20

DAFTAR GAMBAR

- Gambar 1. Peta lokasi kejadian
- Gambar 2. Kronologis kecelakaan
- Gambar 3. Kondisi bagian depan mobil bus BK-1170-XO
- Gambar 4. Kondisi bagian kanan mobil bus BK-1170-XO
- Gambar 5. Kondisi bagian belakang mobil bus BK-1170-XO
- Gambar 6. Kondisi bagian dalam mobil bus BK-1170-XO
- Gambar 7. Tanggul beton pengaman jalan yang tertabrak mobil bus BK-1170-XO
- Gambar 8. Posisi terakhir mobil bus BK-1170-XO setelah mengalami kecelakaan
- Gambar 9. Ruang bagasi yang dijadikan ruang tidur
- Gambar 10. Kondisi ruas jalan Siantar – Parapat
- Gambar 11. Gundukan material yang menutupi sebagian badan jalan
- Gambar 12. Lingkungan di Jalan Raya Siantar – Parapat yang merupakan perbukitan

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Data jumlah dan rincian korban

SINOPSIS

Pada hari Rabu tanggal 27 Juni 2012 sekitar pukul 15.30 WIB, mobil bus Mitsubishi L 300 dengan nomor kendaraan BK-1170-XO yang dioperasikan oleh CV. Taksi Kita Bersama berangkat dari Natal, Kabupaten Mandailing Natal menuju Medan dengan mengangkut 10 orang penumpang dan 2 (dua) orang pengemudi.

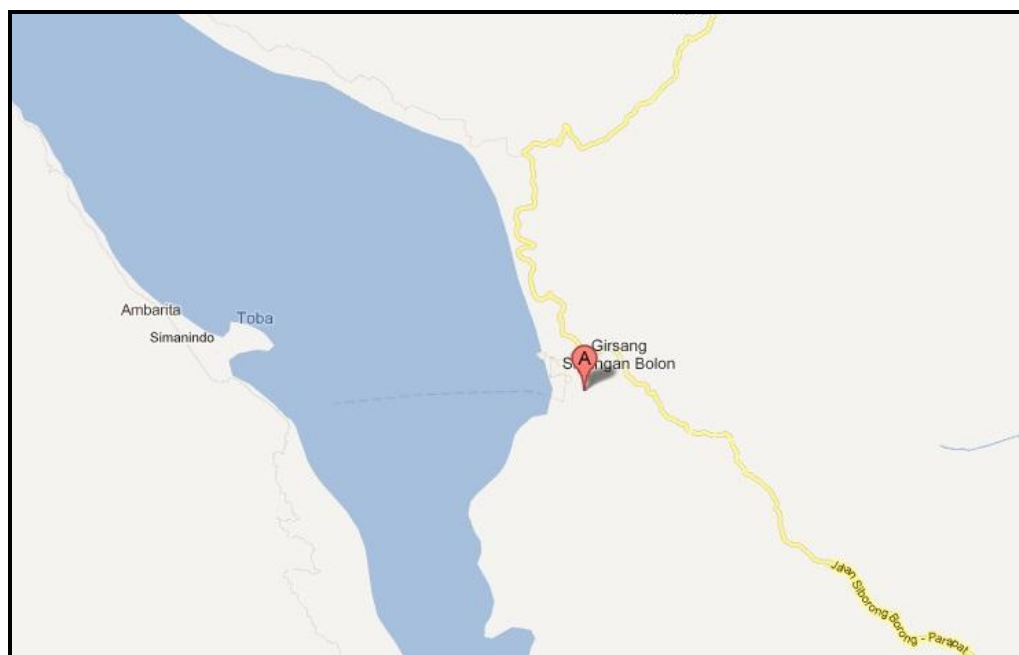
Selanjutnya pada hari Kamis tanggal 28 Juni 2012, sekitar pukul 02.00 WIB mobil bus tersebut berhenti di Balige untuk istirahat, sekitar pukul 03.00 WIB kendaraan kembali melanjutkan perjalanan menuju Medan dan sekitar pukul 04.30 WIB mobil bus BK-1170-XO tiba di Desa Sibaganding, melintasi ruas jalan yang kondisinya menikung. Di ruas jalan tersebut terdapat gundukan material berupa pasir dan batu kerikil untuk perbaikan jalan yang menutup badan jalan sepanjang 2.90 meter, lebar melebihi separuh badan jalan dan ketinggian 50 cm dari permukaan jalan pada lajur ke arah Medan. Pada saat kendaraan sampai di ruas jalan tersebut ban depan kiri kendaraan melindas gundukan material tersebut, yang selanjutnya melintasi tanggul beton setinggi 60 cm lalu mobil bus BK-1170-XO masuk ke dalam jurang dan tersangkut pada lereng/pohon pada kedalaman 60 meter dari permukaan jalan. Kondisi cuaca pada saat itu tidak hujan.

Dalam kecelakaan tersebut 8 (delapan) orang meninggal dunia di lokasi kecelakaan dan 4 (empat) orang mengalami luka - luka. Korban yang meninggal adalah 7 (tujuh) orang penumpang dan 1 (satu) orang pengemudi mobil bus BK-1170-XO. Korban meninggal dan luka – luka di evakuasi ke UGD RSU. Parapat dan RS. Vita Insani.

Dari investigasi dan penelitian yang dilakukan KNKT, ditemukan fakta yang menonjol, sebagai berikut:

1. Adanya gundukan material yang menutupi lebih dari separuh badan jalan.
2. Bagian atas beton pengaman pada tebing jurang mengalami kerusakan.
3. Mobil bus BK-1170-XO tidak dilengkapi dengan izin operasi angkutan.
4. Mobil bus BK-1170-XO tidak dilengkapi surat dan tanda uji berkala kendaraan bermotor.
5. Tidak ada rambu-rambu lalu lintas di sekitar lokasi kecelakaan seperti rambu peringatan atau papan himbauan.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa penyebab terjadinya kecelakaan adalah kondisi pengemudi yang lelah atau *fatigue* akibat tidak istirahat dengan baik, mengemudikan mobil bus dengan kecepatan tinggi sehingga tidak mampu mengantisipasi dan menghindari kondisi ekstrim yang dihadapi secara tiba-tiba karena adanya gundukan material berupa pasir dan batu kerikil untuk perbaikan jalan pada tikungan jalan yang menutup sebagian bahu dan badan jalan mengakibatkan ruang gerak kendaraan berkurang yang selanjutnya ban depan kiri mobil bus naik melintasi gundukan dan akhirnya terjun masuk ke dalam jurang.



Gambar 1. Peta lokasi kejadian

I. INFORMASI FAKTUAL

I.1 KRONOLOGIS

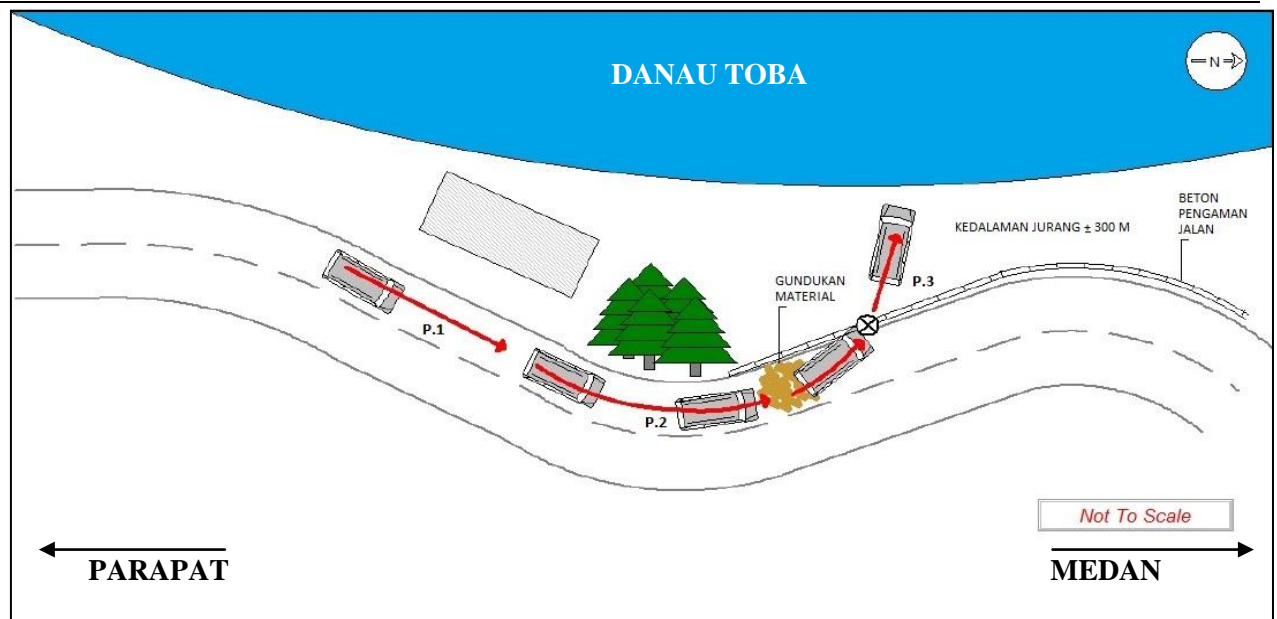
Pada hari Rabu tanggal 27 Juni 2012 sekitar pukul 15.30 WIB, mobil bus Mitsubishi L 300 dengan nomor kendaraan BK-1170-XO yang dioperasikan oleh CV. Taksi Kita Bersama berangkat dari Natal, Kabupaten Mandailing Natal menuju Medan dengan mengangkut 10 orang penumpang dan 2 (dua) orang pengemudi.

Dalam perjalanan dari Natal sampai dengan Balige yang mengemudikan mobil bus BK-1170-XO adalah pengemudi pertama. Selanjutnya pada hari Kamis tanggal 28 Juni 2012, sekitar pukul 02.00 WIB mobil bus tersebut berhenti di Balige untuk istirahat, sekitar pukul 03.00 WIB kendaraan kembali melanjutkan perjalanan menuju Medan yang dikemudikan oleh pengemudi kedua. Pada pukul 04.30 WIB seorang penumpang yang selamat memberikan informasi kepada pemilik warung kopi terdekat bahwa terjadi kecelakaan mobil bus BK-1170-XO di Jl. P. Siantar – Parapat KM. 41, Desa Sibaganding yang kondisi ruas jalannya menikung (gambar 2).

Di ruas jalan tersebut terdapat gundukan material berupa pasir dan batu kerikil untuk perbaikan jalan yang menutupi badan jalan sepanjang 2.90 meter, lebar melebihi separuh median jalan dan ketinggian 50 cm dari permukaan jalan pada lajur ke arah Medan.

Pada saat kendaraan sampai di ruas jalan tersebut ban depan kiri melindas gundukan material tersebut, yang selanjutnya melintasi tanggul beton pengaman jalan kemudian mobil bus BK-1170-XO masuk ke dalam jurang dengan kedalaman sekitar 60 meter, sedangkan kondisi cuaca pada saat itu tidak hujan.

Dalam kecelakaan tersebut 8 (delapan) orang meninggal dunia di lokasi kecelakaan dan 4 (empat) orang mengalami luka - luka. Korban yang meninggal adalah 7 (tujuh) orang penumpang dan 1 (satu) orang pengemudi mobil bus BK-1170-XO. Korban meninggal dan luka – luka di evakuasi ke UGD RSU. Parapat dan RS. Vita Insani.



Gambar 2. Kronologis kecelakaan

Keterangan :

- P.1 :** Mobil bus BK-1170-XO tiba di Desa Sibaganding dari arah Parapat.
- P.2 :** Pengemudi mobil bus BK-1170-XO menghindari gundukan material namun ban kiri depan kendaraan tetap melindas gundukan material tersebut. Setelah itu kendaraan menabrak gundukan material dan pengemudi kehilangan kendali sehingga menabrak dan melintasi tanggul beton pengaman jalan lalu mobil bus BK-1170-XO masuk ke dalam jurang dan tertahan oleh sebatang pohon.
- P.3 :** Posisi terakhir mobil bus BK-1170-XO di dalam jurang pada kedalaman sekitar 60 meter dari permukaan jalan sedangkan kedalaman jurang dari permukaan jalan diperkirakan 150 meter.

I.2 KORBAN

Korban	Awak Kendaraan	Penumpang	Total
Meninggal	1	7	8
Luka Berat	0	2	2
Luka Ringan	1	1	2
Total	2	10	12

Tabel 1. Data jumlah dan rincian korban

I.3 KERUSAKAN KENDARAAN

Kondisi badan mobil bus BK-1170-XO yang dioperasikan oleh CV. Taksi Kita Bersama hampir keseluruhan rusak berat (gambar 3, 4, 5 dan 6). Hal ini terjadi akibat mobil bus masuk ke dalam jurang dan tertahan sebatang pohon pada kedalaman 60 meter dari permukaan jalan.



Gambar 3. Kondisi bagian depan mobil bus BK-1170-XO



Gambar 4. Kondisi bagian kanan mobil bus BK-1170-XO



Gambar 5. Kondisi bagian belakang mobil bus BK-1170-XO



Gambar 6. Kondisi bagian dalam mobil bus BK-1170-XO

I.4 KERUSAKAN LAINNYA

Kerusakan lainnya yang ditimbulkan dari kecelakaan ini adalah tanggul beton pengaman jalan yang rusak karena tertabrak oleh mobil bus BK-1170-XO.



Gambar 7. Tanggul beton pengaman jalan yang tertabrak mobil bus BK-1170-XO

I.5 DATA AWAK KENDARAAN

Pengemudi

Jenis Kelamin : Laki-laki

Umur : 28 Tahun

Kewarganegaraan : Indonesia

SIM : A

Masa berlaku SIM : 23 Maret 2013

I.6 DATA KENDARAAN

Jenis Kendaraan : Mobil Bus

Merk : Mitsubishi

Tipe : Colt L 300

Tahun Pembuatan : 2004

No. Mesin	: 4D56C-460589
No. Rangka	: MHML300DB4R234449
Jumlah Tempat Duduk	: 9 (sembilan)
No. Kendaraan	: BK-1170-XO
Masa Berlaku STNK	: 16 Januari 2015

I.7 INFORMASI CUACA

Peristiwa kecelakaan tersebut terjadi pada pagi hari sekitar pukul 04.30 WIB , kondisi cuaca saat itu tidak hujan dan suasana gelap.

I.8 INFORMASI PRASARANA DAN LINGKUNGAN

Nama Jalan	: Jl. P. Siantar - Parapat KM 41, Parapat
Kelas Jalan	: III (tiga)
Status Jalan	: Nasional
Fungsi Jalan	: Arteri Primer
Lebar jalan	: 5,5 meter
Lebar Bahu Jalan	: 0,6 meter
Pola Arus Lalu Lintas	: 2 (dua) arah
Tipe perkerasan bahu jalan	: Aspal dan beton
Konstruksi Perkerasan Jalan	: Aspal / Hotmix
Kualitas Permukaan Jalan	: Rata/baik
Kondisi Permukaan Jalan	: Kering
Perlengkapan Jalan	
- Marka tengah	: Ada
- Marka tepi	: Ada
- Rambu	: Tidak ada
- Penerangan jalan	: Ada
Geometrik Jalan	: Tikungan, turunan dan tanjakan

I.9 INFORMASI KONDISI KENDARAAN

- a. Kondisi mobil bus BK-1170-XO yang dioperasikan oleh CV. Taksi Kita Bersama sebelum diangkat dari tempat kejadian rusak hampir seluruh bagian badan kendaraan tersebut.



Gambar 8. Posisi terakhir mobil bus BK-1170-XO setelah mengalami kecelakaan

- b. Tidak tersedia tempat istirahat/tidur untuk pengemudi yang sedang tidak bertugas. Sehingga ruang bagasi digunakan sebagai tempat istirahat.



Gambar 9. Ruang bagasi yang dijadikan ruang tidur

- c. Mobil bus BK-1170-XO tidak dilengkapi dengan izin operasi angkutan.
- d. Mobil bus BK-1170-XO tidak diuji secara berkala, pada saat terjadi kecelakaan masa uji berkala kendaraan tersebut telah habis.

I.10 INFORMASI ORGANISASI DAN MANAJEMEN

Operator/ Pemilik : M. Rajamin Nasution
Alamat : Jalan Bersama GG Sepakat No 14 M
Tembung Medan

I.11 INFORMASI TAMBAHAN

Salah satu penumpang yang dirawat di rumah sakit menerangkan bahwa kendaraan beserta penumpang dan pengemudi berhenti untuk beristirahat di salah satu rumah makan di Balige dari pukul 02.00 WIB sampai dengan pukul 03.00 WIB. Pada saat istirahat kedua pengemudi BK-1170-XO menyaksikan pertandingan sepak bola di televisi sampai dengan saat keberangkatan kembali untuk melanjutkan perjalanan ke Medan.

II. ANALISIS

II.1 INFORMASI UMUM

Analisis ini akan mendiskusikan faktor-faktor yang terkait dengan kecelakaan yang berupa mobil bus Mitsubishi L 300 dengan nomor kendaraan BK-1170-XO yang dioperasikan oleh CV. Taksi Kita Bersama masuk ke dalam jurang di Jalan Siantar – Parapat KM.41, Nagori Sibaganding, Kecamatan Girsang Sipangan Bolon, Kabupaten Simalungun, Sumatera Utara pada hari Kamis tanggal 28 Juni 2012. Analisis ini akan mendiskusikan masalah yang berkaitan dengan aspek kendaraan, aspek prasarana dan lingkungan, aspek manusia serta aspek manajerial.

II.2 ASPEK KENDARAAN

a. Izin Operasi Angkutan

Mobil bus BK-1170-XO tidak dilengkapi dengan izin operasi angkutan penumpang umum. Hal ini tidak sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 653 Tahun 2001 Bab IV Perizinan Angkutan Pasal 12 Ayat (1) bahwa untuk menyelenggarakan pelayanan angkutan sewa dan angkutan sewa khusus, wajib memiliki izin usaha angkutan dan izin operasi angkutan.

b. Masa berlaku uji berkala

Mobil bus BK-1170-XO tidak diuji secara berkala. Hal ini tidak sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 653 Tahun 2001 Bab IX Pengujian Kendaraan Sewa dan Kendaraan Sewa Khusus Pasal 24 Ayat (1) bahwa kendaraan sewa dan/atau kendaraan sewa khusus yang dioperasikan di jalan wajib diuji secara berkala.

c. Jumlah penumpang yang diangkut

Pada saat kejadian, mobil bus BK-1170-XO mengangkut penumpang sebanyak 12 orang termasuk pengemudi, hal ini tidak sesuai dengan kapasitas tempat duduk penumpang yaitu 9 (sembilan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi.

d. Kondisi ban

Alur kedalaman ban masih memenuhi persyaratan teknis sehingga tidak menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan.

Sebagaimana tertuang di dalam PP Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan Pasal 73 yang berbunyi “Kesesuaian kinerja roda dan kondisi dan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 64 ayat (2) huruf j untuk kedalaman alur ban tidak boleh kurang dari 1 (satu) milimeter”.

e. Sistem rem

Mobil bus BK-1170-XO tidak ditemukan jejak pengereman di sekitar lokasi kejadian.

II.3 ASPEK PRASARANA DAN LINGKUNGAN

a. Fasilitas perlengkapan jalan

Tidak terdapat rambu-rambu lalu lintas di sekitar lokasi kejadian baik rambu peringatan maupun papan himbauan. Selain itu juga guardrail yang terdapat di Jalan Raya Siantar – Parapat banyak yang mengalami kerusakan. Marka tengah dan marka tepi di ruas jalan tersebut dalam kondisi bagus.

b. Geometrik jalan

Ruas jalan dimana kecelakaan terjadi adalah jalan Nasional dengan lebar jalan 5,5 meter. Kondisi perkerasan jalan aspal dengan kualitas permukaan jalan rata dan baik. Dengan demikian jalan tersebut dalam kondisi yang cukup baik untuk dilalui oleh kendaraan bermotor.

Kondisi jalan di Jalan Raya Siantar – Parapat berkelok-kelok dimana jarak antara satu tikungan dengan tikungan berikutnya sangat dekat, sehingga membuat jarak pandang pengemudi terbatas.

Terdapat gundukan material berupa pasir dan batu kerikil untuk perbaikan jalan yang menutupi badan jalan sepanjang 2.90 meter, lebar melebihi separuh median jalan dan ketinggian 50 cm dari permukaan jalan.



Gambar 10. kondisi ruas jalan Siantar – Parapat



Gambar 11. Gundukan material yang menutupi sebagian badan jalan

c. Kondisi lingkungan di sekitar lokasi kejadian

Kondisi Jalan Raya Parapat – Siantar ke arah Medan menanjak dan berliku-liku sehingga jarak pandang pengemudi terbatas. Adapun lingkungan di sekitar lokasi kecelakaan sebelah kanan merupakan perbukitan dan sebelah kiri jurang. Oleh karena itu pengemudi yang melintas di ruas jalan tersebut harus waspada apalagi pada malam hari dan tidak mengemudikan kendaraannya dengan kecepatan tinggi.



Gambar 12. Lingkungan di Jalan Raya Siantar – Parapat yang merupakan perbukitan

II.4 ASPEK MANUSIA

Pengemudi:

a. Jam kerja pengemudi

Mobil bus berangkat dari Mandailing Natal pukul 15.30 WIB dikemudikan oleh pengemudi pertama sampai di Balige pukul 02.00 WIB selanjutnya singgah di warung makan untuk istirahat. Pengemudi pertama dan kedua selama istirahat di warung makan menonton sepak bola di televisi. Pukul 03.00 WIB mobil bus melanjutkan perjalanan dengan dikemudikan oleh pengemudi kedua dan sampai di lokasi kejadian pukul 04.30 WIB.

Pengemudi kedua selama 8,5 jam perjalanan dari Mandailing Natal sampai Balige berada di ruang bagasi yang tidak dirancang untuk tempat orang. Kemungkinan pada saat perjalanan tersebut pengemudi kedua tidak dapat istirahat dengan baik, dengan demikian diduga pengemudi kedua telah mengalami kelelahan yang mengakibatkan tidak dapat mengemudikan dengan baik sehingga terjadi kecelakaan tersebut.

Berdasarkan UU 22 Tahun 2009 tanggal 22 Juni 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 90 yang berbunyi :

- (1) Setiap Perusahaan Angkutan Umum wajib mematuhi dan memberlakukan ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Waktu kerja bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling lama 8(delapan) jam sehari.
- (3) Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum setelah mengemudikan Kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam.
- (4) Dalam hal tertentu Pengemudi dapat dipekerjakan paling lama 12 (dua belas) jam sehari termasuk waktu istirahat selama 1 (satu) jam.

b. Pengalaman melintas di lokasi kejadian

Keterangan yang diperoleh dari pengemudi pertama, menyebutkan bahwa pengemudi kedua sering mengemudikan mobil bus tersebut dan telah mengenal (familiar) dengan rute perjalanan yang dimaksud.

c. Perilaku berlalu lintas (mengemudi)

Pengemudi kedua mengemudikan mobil bus BK-1170-XO dengan kecepatan tinggi hal ini bisa dibuktikan dengan jarak antara Balige sampai dengan lokasi kecelakaan kurang lebih 66 Km dengan waktu tempuh kurang dari satu jam dengan geometri jalan yang menurun, menikung dan menanjak, kurang waspada, saat menghindari gundukan material namun tetap melindas gundukan material tersebut, kemudian kendaraan melindas dan melintasi beton pengaman jalan dan mobil bus BK-1170-XO masuk jurang dengan posisi kendaraan tertahan oleh sebatang pohon dan semak-semak yang berada di lereng tebing Danau Toba pada kedalaman sekitar 60 meter dari permukaan jalan.

d. Pengalaman mengemudi

Pengemudi kedua telah sering mengemudikan dan cukup familiar dengan rute tersebut. Dengan demikian apabila pengemudi kedua mengemudikan kendaraannya dengan kondisi fit, penuh kehati-hatian dan mewaspadaai situasi jalan, kecelakaan tersebut dapat dihindari.

III. KESIMPULAN

III.1 Temuan

1. Perjalanan selama 8,5 jam dari Mandailing Natal sampai Balige tidak ada istirahat.
2. Ruas Jalan antara Balige sampai dengan KM. 41, kondisi jalan berliku-liku dan gelap.
3. Pada KM. 41 terdapat gundukan pasir dan kerikil sepanjang 2,90 meter, tinggi 50 cm dan lebar melebihi median jalan.
4. Terdapat kerusakan bagian atas beton pengaman jalan akibat lintasan mobil bus BK-1170-XO.
5. Terjadi kecelakaan mobil bus BK-1170-XO masuk ke jurang sedalam 60 meter yang mengakibatkan 8 (delapan) orang meninggal, 2 (dua) orang luka berat dan 2 (dua) orang luka ringan.
6. Mobil bus BK-1170-XO tidak dilengkapi dengan surat izin operasi angkutan umum dan surat uji berkala.
7. Surat Izin Mengemudi (SIM) pengemudi kedua masih berlaku sampai dengan 23 Maret 2013.
8. Tempat duduk berjumlah 9 (Sembilan) untuk penumpang dan 1 (satu) untuk pengemudi, sedangkan jumlah penumpang 10 orang dan pengemudi 2 (dua) orang. Hal ini menunjukkan bahwa mobil bus tersebut kelebihan penumpang sebanyak 2 (dua) orang.

III.2 Faktor Penyebab

Kondisi Pengemudi kedua mobil bus BK-1170-XO yang kelelahan atau *fatigue* akibat tidak istirahat dengan baik, kecepatan tinggi, geometri jalan tikungan dan turunan, kurang waspada saat menemukan kondisi jalan yang terdapat gundukan material berupa pasir dan batu kerikil untuk perbaikan jalan di ruas jalan tersebut dengan ukuran panjang gundukan 2,90 meter, tinggi 50 cm dan lebar melebihi median jalan.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa penyebab terjadinya kecelakaan adalah kondisi pengemudi yang lelah atau *fatigue* akibat tidak istirahat dengan baik, mengemudikan mobil bus dengan kecepatan tinggi sehingga tidak mampu mengantisipasi dan menghindari kondisi ekstrim yang dihadapi secara tiba-tiba karena adanya gundukan material berupa pasir dan batu kerikil untuk perbaikan jalan pada tikungan jalan yang menutup sebagian bahu dan badan jalan mengakibatkan ruang gerak kendaraan berkurang yang selanjutnya ban depan kiri mobil bus naik melintasi gundukan dan akhirnya terjun masuk ke dalam jurang.

IV. 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. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara melakukan sosialisasi ketentuan tentang waktu kerja pengemudi kepada pengusaha angkutan penumpang umum, pengemudi dan masyarakat.
2. Memasang rambu batas kecepatan maksimal dan perlengkapan jalan lainnya pada lokasi kejadian.

B. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan umum

Melaksanakan prosedur keselamatan kerja / lalu lintas, pada saat perbaikan / pekerjaan jalan sesuai dengan standar yang telah ditetapkan.

C. Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara

Memberikan pembinaan kepada manajemen CV. Taksi Kita Bersama dan perusahaan angkutan yang sejenis untuk melaksanakan usaha angkutan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan tentang pengoperasian kendaraan bermotor sebagai angkutan penumpang umum.

D. Kepolisian Daerah Sumatera Utara

Melaksanakan pengawasan terhadap batas kecepatan, pembinaan terhadap pemilik dan pengemudi kendaraan bermotor angkutan umum dan kendaraan pribadi yang dioperasikan tidak sesuai peruntukannya.

Demikian laporan investigasi ini dibuat untuk dapat digunakan sebagai bahan mengambil keputusan untuk mencegah terjadinya kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama.

V. SAFETY ACTION

V.1 OLEH DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Pada tanggal 22 April 2013 A.n. Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Direktur Keselamatan Transportasi Darat mengirimkan surat Nomor : I.T.201/1/4/DJPD/2013 perihal Tanggapan Laporan Draft Final Hasil Investigasi dan Penelitian Kecelakaan Lalu Lintas Angkutan Jalan.

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

Terkait dengan Laporan Investigasi dan Penelitian Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Mobil Bus Mitsubishi L 300 BK-1170-XO yang dioperasikan oleh CV. Taksi Kita Bersama masuk ke dalam jurang di Jalan Siantar – Parapat KM. 41, Nagori Sibaganding, Kecamatan Girsang Sipangan Bolon, Kabupaten Simalungun, Sumatera Utara pada hari Kamis 28 Juni 2012, kami sampaikan tanggapan sebagai berikut:

- 1) Untuk mengidentifikasi golongan SIM pengemudi yang memenuhi ketentuan perundang-undangan (UU nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan), perlu diketahui jumlah berat kendaraan yang diperbolehkan. Pada pasal 80 UU Nomor 22 Tahun 2009 menjelaskan bahwa SIM A berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan tidak melebihi 3.500 Kg sedangkan SIM B1 berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berta yang diperbolehkan lebih dari 3.500 Kg. Perlu dijelaskan lebih lanjut di dalam laporan mengenai berat kendaraan sehingga dapat diidentifikasi penggunaan jenis SIM yang sesuai ketentuan hukum.
- 2) Terkait dengan temuan bahwa kendaraan mengangkut penumpang melebihi kapasitas yang diizinkan, maka perlu disampaikan rekomendasi agar instansi terkait meningkatkan pengawasan dan penegakan hukum terhadap segala bentuk pelanggaran lalu lintas.

- 3) Terkait dengan rekomendasi kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, perlu dijelaskan lebih lanjut mengenai kebutuhan perlengkapan jalan lainnya di lokasi kejadian.
- 4) Masa uji berkala kendaraan BK-1170-XO yang telah habis dan tidak dilengkapi dengan Surat Izin Operasi Angkutan Umum maka diperlukan tindakan/sanksi hukum terhadap perusahaan angkutan.