



**KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI
REPUBLIK INDONESIA**

FINAL

KNKT.17.12.14.01

Laporan Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

**KECELAKAAN MOBIL PICK UP BL- 8158- PE DENGAN
MOBIL BUS BL -7552 -AA**

**Di Jalan Banda Aceh – Medan Kilometer 146
Kecamatan Trienggadeng, Kabupaten Pidie Jaya
Provinsi Aceh**

Jumat, 22 Desember 2017



2018

KATA PENGANTAR

Puji syukur kita panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas berkah-Nya, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) telah dapat menyelesaikan Laporan Final kecelakaan Kecelakaan Mobil Pick Up BL-8158-PE dengan Mobil Bus BL-7552-AA Di Jalan Banda Aceh – Medan Kilometer 146 Kecamatan Trienggadeng, Kabupaten Pidie Jaya, Provinsi Aceh.

Di dalam Laporan Final ini, dimuat Rekomendasi Keselamatan yang disusun berdasarkan hasil analisis terhadap data fakta dan informasi hasil investigasi. Rekomendasi Keselamatan ini dibuat untuk masukan dan saran perbaikan bagi instansi terkait untuk mencegah terjadinya kecelakaan yang sama dimasa mendatang.

Oleh karena itu Rekomendasi ini disampaikan untuk ditindak lanjuti sesuai amanat dalam Peraturan Presiden, dengan harapan agar dapat meningkatkan keselamatan transportasi dimasa mendatang.

Laporan Investigasi Kecelakaan Transportasi dan Rekomendasi ini merupakan hasil kinerja KNKT dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab investigasi kecelakaan transportasi, untuk digunakan sebagai referensi dalam upaya memperbaiki kekurangan baik sarana, prasarana maupun sistim manajemen transportasi dalam upaya meningkatkan keselamatan transportasi Nasional dimasa mendatang.

Jakarta, 7 Agustus 2018

KETUA KOMITE NASIONAL
KESELAMATAN TRANSPORTASI



SOERJANTO TJAHHJONO

DASAR HUKUM

Laporan ini diterbitkan oleh **Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT)** Republik Indonesia Jalan Medan Merdeka Timur 5 Lantai 3 Jakarta 10110 Indonesia pada tahun 2017 berdasarkan:

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;
2. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan;
3. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan;
4. Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi;
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.

Keselamatan merupakan pertimbangan utama Komite untuk mengusulkan rekomendasi keselamatan sebagai hasil suatu investigasi dan penelitian.

Komite menyadari bahwa dalam melaksanakan 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 di hadapan peradilan manapun.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	ii
DASAR HUKUM	iii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR GAMBAR	vi
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR SINGKATAN	viii
PENDAHULUAN	1
SINOPSIS	1
1. INFORMASI FAKTUAL	2
1.1 KRONOLOGIS	2
1.2 KORBAN	2
1.3 KERUSAKAN KENDARAAN	3
1.4 INFORMASI AWAK KENDARAAN	5
1.4.1 Pengemudi Mobil Pick Up	5
1.4.2 Pengemudi Mobil Bus	5
1.5 INFORMASI KENDARAAN BERMOTOR	5
1.5.1 Mobil Pick up	5
1.5.2 Mobil Bus	6
1.6 INFORMASI CUACA	6
1.7 INFORMASI PRASARANA & PERLENGKAPAN JALAN SERTA LINGKUNGAN	6
1.7.1 Prasarana Jalan	6
1.7.2 Perlengkapan Jalan	7
1.7.3 Lingkungan.....	8
1.8 INFORMASI ORGANISASI DAN MANAJEMEN	8
1.8.1 Mobil Pick up	8
1.8.2 Mobil Bus	8
1.9 INFORMASI TAMBAHAN	8
1.9.1 Informasi Benturan	8
1.9.2 Informasi Saksi-Saksi	9
2. ANALISIS	12
3. KESIMPULAN	15
3.1 Temuan-Temuan	15

3.2	Faktor-Faktor Yang Berkontribusi Terhadap Kecelakaan	17
3.3	Penyebab Terjadinya Kecelakaan	17
3.4	Penyebab Fatalitas.....	17
4.	REKOMENDASI	18
4.1	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan.....	18
4.2	Dinas Perhubungan Provinsi Aceh dan Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara	18
4.3	Manajemen PT. Bintang Sempati Star.....	19

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Peta Tempat Kejadian Kecelakaan	2
Gambar 2. Kerusakan Mobil Bus	3
Gambar 3. Kerusakan Mobil Pick up	3
Gambar 4. Kondisi Kemudi	4
Gambar 5. Rambu Lalu Lintas di Lokasi Kecelakaan	7
Gambar 6. Pita Pengaduh di lokasi Kecelakaan	7
Gambar 7. Marka Jalan terlihat jelas	7
Gambar 8. Lingkungan Sekitar Lokasi Kecelakaan	8
Gambar 9. Skema Kecelakaan	9

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Data jumlah dan rincian korban	3
---	---

DAFTAR SINGKATAN

KNKT	:	Komite Nasional Keselamatan Transportasi
WIB	:	Waktu Indonesia Barat
RS	:	Rumah Sakit
STNK	:	Surat Tanda Nomor Kendaraan
CC	:	Centimeter Cubic
JBB	:	Jumlah Berat Yang Diperbolehkan
JBI	:	Jumlah Berat Yang Diijinkan
MST	:	Muatan Sumbu Terberat
SIM	:	Surat Ijin Mengemudi
PP	:	Peraturan Pemerintah
PM	:	Peraturan Menteri

PENDAHULUAN

SINOPSIS

Hari Jumat tanggal 22 Desember 2017 pukul 10.30 WIB Mobil pick up BL-8158-PE membawa 5 (lima) orang penumpang di bak belakang dan 2 (dua) orang penumpang di depan serta 4 (empat) karung gabah kering melaju dari arah Banda Aceh dalam kecepatan tinggi di Jalan Medan-Banda Aceh, Gampong Sagoe, Kecamatan Trienggadeng, Kabupaten Pidie Jaya, Aceh. Pada saat bersamaan, dari arah Medan muncul Mobil Bus BL-7552-AA melaju dengan kecepatan sekitar 60 Km/jam. Tepat di depan akses masuk tempat wisata Kuthang mobil pick up kehilangan kendali dan masuk ke jalur mobil bus sehingga tabrakan tidak bisa dihindari. Benturan tepat mengenai bagian kanan depan mobil bus yang mengakibatkan selang rem mobil bus putus sehingga kendaraan melaju tanpa terkendali. Mobil pick up terseret sejauh 100 meter dan berhenti saat sistem pengereman bus mengunci secara otomatis. Akibat tabrakan tersebut 4 (empat) orang penumpang pick up terlempar ke badan jalan dan 3 (tiga) orang terjepit body kendaraan. Kecelakaan ini mengakibatkan 6 (enam) orang penumpang mobil pick up meninggal dunia dan 1 luka berat. Korban luka berat selanjutnya dirujuk ke Rumah Sakit Umum Zainal Abidin Banda Aceh.

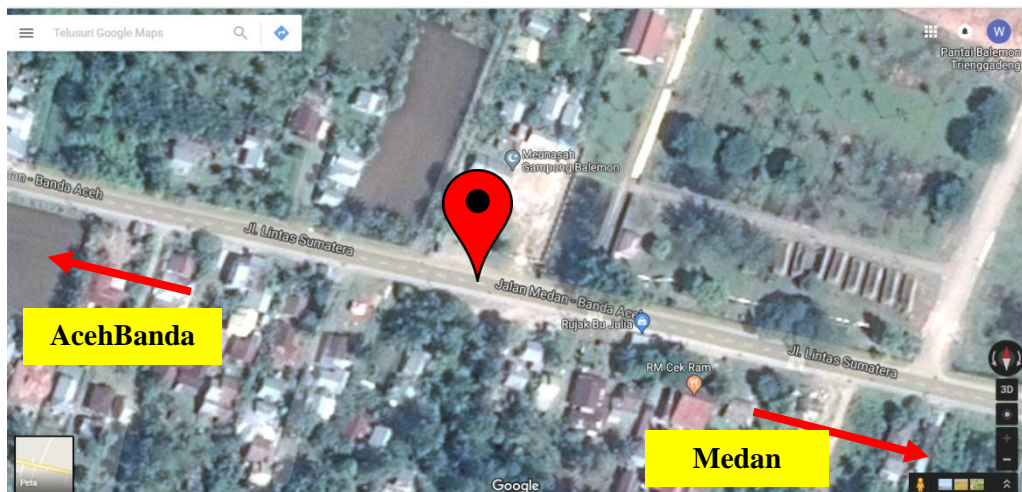
Berdasarkan hasil investigasi dan analisis dapat disimpulkan bahwa penyebab terjadinya kecelakaan adalah pengemudi mobil pick up tidak mampu mengendalikan kendaraan dan masuk ke jalur lawan. Tidak diperoleh cukup bukti mengapa mobil pick up kehilangan kendali dikarenakan kondisi kendaraan yang sudah rusak berat dan tidak ada saksi ataupun bukti yang mengarah ke faktor kesalahan manusia. Sedangkan penyebab fatalitas korban adalah penggunaan kendaraan barang untuk mengangkut orang tanpa dilengkapi dengan fasilitas keselamatan yang memadai sesuai diatur dalam PP Nomor 74 Tahun 2014.

Hasil dari investigasi ini KNKT menerbitkan rekomendasi kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, Dinas Perhubungan Provinsi Aceh, Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara, dan Manajemen CV. Bintang Sempati.

1. INFORMASI FAKTUAL

1.1 KRONOLOGIS

Hari Jumat tanggal 22 Desember 2017 pukul 10.30 WIB Mobil pick up jenis Kijang Super BL-8158-PE (selanjutnya disebut mobil pick up) 5 (lima) orang penumpang di bak belakang dan 2 (dua) orang penumpang di depan serta 4 (empat) karung gabah kering melaju dari arah Banda Aceh dalam kecepatan tinggi di Jalan Medan-Banda Aceh, Gampong Sagoe, Kecamatan Trienggadeng, Kabupaten Pidie Jaya, Aceh. Pada saat bersamaan, dari arah Medan muncul Mobil Bus Sempati Star BL-7552-AA (selanjutnya disebut mobil bus) melaju dengan kecepatan sekitar 60 Km/jam. Tepat di depan akses masuk tempat wisata Kuthang mobil pick up kehilangan kendali dan masuk ke jalur bus sehingga tabrakan tidak bisa dihindari. Benturan tepat mengenai bagian kanan depan mobil bus yang mengakibatkan selang rem mobil bus putus sehingga kendaraan melaju tanpa terkendali. Mobil pick up terseret sejauh 100 meter dan terhenti saat sistem pengereman bus mengunci secara otomatis. Akibat tabrakan tersebut 4 (empat) orang penumpang pick up terlempar ke badan jalan dan 3 (tiga) orang terjepit body kendaraan. Kecelakaan ini mengakibatkan 6 (enam) orang penumpang mobil pick up meninggal dunia dan 1 luka berat. Korban luka berat selanjutnya dirujuk ke Rumah Sakit Umum Zainal Abidin Banda Aceh.



Gambar 1. Peta Tempat Kejadian Kecelakaan

1.2 KORBAN

Rincian data korban dapat dilihat dari tabel berikut.

Tabel 1. Data jumlah dan rincian korban

U r a i a n	Korban Meninggal	Luka Berat	Luka Ringan	Jumlah Orang
Mobil Bus	0	0	0	0
Pick up	6	1	0	7
Jumlah Total	6	1	0	7

1.3 KERUSAKAN KENDARAAN



Gambar 2. Kerusakan Mobil Bus



Gambar 3. Kerusakan Mobil Pick up



Gambar 4 Ban Kanan Belakang



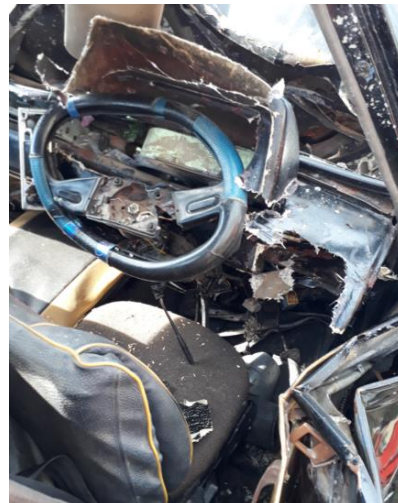
Gambar 5. Ban Kiri Belakang



Gambar 6 Ban Kanan Depan



Gambar 7. Ban Kiri Depan



Gambar 4. Kondisi Kemudi

1.4 INFORMASI AWAK KENDARAAN

1.4.1 Pengemudi Mobil Pick Up

Umur : 19 tahun
Jenis Kelamin : Laki-laki
SIM : *Tidak diketahui*
Masa Berlaku : *Tidak diketahui*

1.4.2 Pengemudi Mobil Bus

Umur : 46 tahun
Jenis Kelamin : Laki-laki
SIM : B I Umum
Masa Berlaku : 04-06-2022

1.5 INFORMASI KENDARAAN BERMOTOR

1.5.1 Mobil Pick up

Merek/Tipe/Tahun Pembuatan : TOYOTA KIJANG / KF20 / 1984
Daya Motor : 1.200 cc
Nomor Kendaraan : BL – 8158 - PE
Nomor Uji Berkala : BIR 1045
Daya Angkut : 3 (tiga) orang
Masa Berlaku Uji Berkala : Sd 11 Juni 2015
Konfigurasi Sumbu : 1.1
JBB : 1.960 kg
JBI : 1.960 kg
MST : 1.304 kg
Ukuran Ban : 550.13 / 6 x12
Jarak Sumbu Roda : 2.300 mm
Panjang : 3.150 mm
Lebar : 1.600 mm
Tinggi : 1.700mm

1.5.2 Mobil Bus

Merek/Tipe/Tahun Pembuatan	: MERCEDES BENZ / OH1526 OM / 2012
Daya Motor	: 6.374 cc
Nomor Kendaraan	: BL – 7552 - AA
Nomor Uji Berkala	: AA-01-1-005971
Daya Angkut	: 35 (tiga puluh lima) orang
Masa Berlaku Uji Berkala	: Sd 19 November 2017
Konfigurasi Sumbu	: 1.2
JBB	: 16.000 kg
JB1	: 12.620 kg
MST	: 7.940 kg
Ukuran Ban	: 1100 – R22.5
Jarak Sumbu Roda	: 5.950 mm
Panjang	: 11.980 mm
Lebar	: 2.500 mm
Tinggi	: 3.710 mm

1.6 INFORMASI CUACA

Menurut informasi dari warga setempat, cuaca pada saat kecelakaan cerah.

1.7 INFORMASI PRASARANA & PERLENGKAPAN JALAN SERTA LINGKUNGAN

1.7.1 Prasarana Jalan

Nama Jalan	: Jalan Banda Aceh – Medan, Kilometer 146, Kecamatan Trienggadeng, Pidie Jaya, Aceh
Status Jalan	: Jalan Nasional
Fungsi Jalan	: Arteri primer
Lebar jalan	: 7 meter
Lebar Bahu Jalan	: 2 x 2 meter
Pola Arus Lalu Lintas	: 2 jalur 2 arah tanpa median
Konstruksi Perkerasan Jalan	: Aspal
Kualitas Permukaan Jalan	: Baik
Kondisi Permukaan Jalan	: Rata
Tipe perkerasan bahu jalan	: Aspal

1.7.2 Perlengkapan Jalan



Gambar 5. Rambu Lalu Lintas di Lokasi Kecelakaan



Gambar 6. Pita Pengaduh di lokasi Kecelakaan



Gambar 7. Marka Jalan terlihat jelas

1.7.3 Lingkungan

Lokasi kejadian kecelakaan di Jalan Banda Aceh – Medan, Kilometer 146, Kecamatan Trienggadeng, Pidie Jaya merupakan daerah Pantai Wisata Kuthang, dan pertokoan (warung).



Gambar 8. Lingkungan Sekitar Lokasi Kecelakaan

1.8 INFORMASI ORGANISASI DAN MANAJEMEN

1.8.1 Mobil Pick up

Operator/ Pemilik : Sofyan B
Alamat : Ds Kaye Jatoe, Kec. Bandar Baru, Kab. Pidie Jaya

1.8.2 Mobil Bus

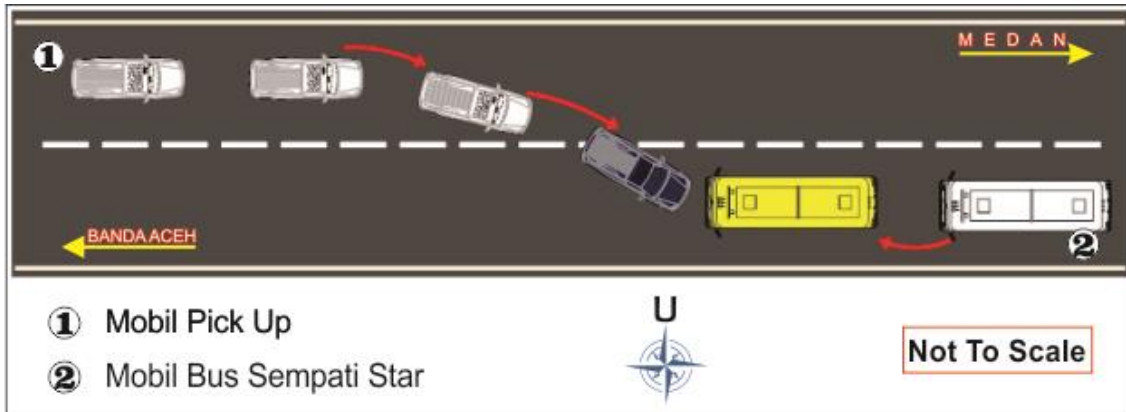
Operator/ Pemilik : CV. Bintang Sempati
Alamat : Jl. TGK Imum Leung Bata No 51, Banda Aceh

1.9 INFORMASI TAMBAHAN

1.9.1 Informasi Benturan

Mobil pick up yang membawa 4 (empat) karung gabah kering dan 5 (lima) orang penumpang di bak belakang serta 2 (dua) orang penumpang di depan melaju dari arah Banda Aceh dalam kecepatan tinggi di Jalan Medan-Banda Aceh. Pada saat bersamaan, dari arah Medan muncul Bus melaju dengan kecepatan sekitar 60 Km/jam. Tepat di depan akses masuk tempat wisata Kuthang mobil pick up kehilangan kendali

dan masuk ke jalur bus sehingga tabrakan tidak bisa dihindari. Benturan tepat mengenai bagian kanan depan mobil bus yang mengakibatkan selang rem mobil bus putus sehingga kendaraan melaju tanpa terkendali. Mobil pick up terseret sejauh 100 meter dan berhenti saat sistem pengereman bus mengunci secara otomatis. Akibat tabrakan tersebut 4 (empat) orang penumpang pick up terlempar ke badan jalan dan 3 (tiga) orang terjepit body kendaraan.



Gambar 9. Skema Kecelakaan

1.9.2 Informasi Saksi-Saksi

a. Saksi 1, Pengemudi Bus, Laki-laki usia 46 tahun memberikan keterangan sebagai berikut :

Saksi 1 menjelaskan bahwa bus berangkat dari Medan sekitar pukul 01.00 WIB menuju Banda Aceh. Saat itu Saksi 1 baru saja melakukan pergantian shift yang ke 3 saat akan memasuki Jalan Banda Aceh – Medan. Pada sekitar pukul 10.30 tepatnya di kilometer 146, Kecamatan Trienggadeng Saksi 1 melihat sebuah mobil pick up melaju kencang dari arah berlawanan dengan beberapa penumpang di belakangnya sedang bercanda dengan menggunakan telepon genggam di sisi kanan kendaraan. Tiba-tiba tepat di depan akses masuk Tempat Wisata Kuthang mobil pick up keluar jalur dan masuk ke jalur mobil bus. Saat itu kecepatan bus sekitar 60 km/jam dan pengemudi tidak sempat mengerem atau menghindari sehingga tabrakan tidak bisa terelakan. Saksi 1 mengatakan mobil bus tidak bisa direm sesudah tabrakan dan mobil pick up terseret sejauh ± 100 meter sampai sistem rem mobil bus mengunci secara otomatis.

Saksi 1 mengatakan tidak ada kendaraan lain didepan mobil pick up dan tidak ada orang/hewan yang menyeberang, artinya mobil pick up tidak sedang menghindari sesuatu. Saksi 1 juga mengatakan sebelum tabrakan mobil pick up berjalan normal / tidak zig zag.

b. Saksi 2, penjaga warung kelontong, Laki-laki usia 30 tahun memberikan keterangan sebagai berikut :

Saat itu antara pukul 10.15 sd 10.30 dia sedang menjaga toko kelontongnya. Kondisi lalu lintas sepi dan cuaca cerah. Dia sekilas melihat mobil pick up melaju dengan kencang melewati tokonya. Dia melihat 5 (lima) orang penumpang di bagian belakang pick up sedang bercanda ber foto-foto dengan menggunakan kamera ponsel dan mengenalinya sebagai saudara-saudaranya yang sedang berlibur. Sesaat dia mendengar bunyi benturan keras dan melihat mobil pick up terseret mobil bus. Saat terseret tersebut dia mendengar bunyi udara berdesis seperti sesuatu yang bocor. Mobil bus dan mobil pick up berhenti tidak jauh dari toko kelontongnya. Dia melihat beberapa korban terlempar dari kendaraan sedangkan lainnya terjepit antara body mobil pick up dan mobil bus. Saat kejadian kecelakaan dia tidak melihat adanya orang / hewan yang menyeberang jalan karena saat itu kondisi jalan sepi menjelang sholat jumat.

c. Saksi 3, keluarga korban, Laki-laki usia 50 tahun memberikan keterangan sebagai berikut :

Semua korban adalah masih keluarga. Mereka sedang berlibur di kampung halamannya. Saat kejadian mereka sedang mengumpulkan gabah kering untuk dekorasi taman dalam rangka perayaan Maulud Nabi. Mobil pick up yang digunakan adalah miliknya dan saat itu dibawa oleh salah seorang keponakannya yang juga merupakan korban MD dalam kecelakaan ini. Sebelumnya keponakannya belum pernah membawa mobil pick up tersebut namun yang bersangkutan sudah memiliki SIM hanya saja saat ini SIM nya terselip entah dimana karena di dompet korban tidak ada. Mereka memang sedang bergembira karena baru pertama kalinya bertemu dan diakui mereka yang duduk di bagian belakang sedang berfoto-foto dan mem filmkan suasana saat kejadian kecelakaan itu terjadi, hal ini dikuatkan dengan foto-foto dan film yang masih ada di hp salah satu korban.



Gambar 10. Rekaman pada telepon genggam salah seorang korban

Pada rekaman telepon genggam salah seorang korban dapat terlihat posisi duduk korban pada tepian kendaraan dengan posisi 1 (satu) orang di sebelah kiri dan 3 (tiga) orang sebelah kanan serta 1 (satu) orang di bagian belakang.

2. ANALISIS

Analisis dilakukan berdasarkan fakta dan informasi yang berhasil dikumpulkan serta mempertimbangkan pernyataan para saksi sehingga faktor-faktor yang berkontribusi pada kecelakaan ini dapat ditemukan. Dengan demikian beberapa aspek yang akan dibahas adalah sebagai berikut:

- a. Aspek manusia
- b. Aspek sarana
- c. Aspek prasarana dan Perlengkapan Jalan serta lingkungan

Pada kecelakaan ini ditemukan fakta kondisi prasarana jalan yang cukup memadai, kondisi jalan bagus, jarak pandang bagus, rambu dan marka tersedia baik, dengan konfigurasi jalan dua jalur dua arah tanpa median. Dalam hal ini faktor prasarana jalan tidak berkontribusi terhadap penyebab terjadinya kecelakaan maupun fatalitas korban. Sedangkan untuk faktor manusia, banyak kemungkinan yang menyebabkan kelengahan pengemudi mobil pick up dalam mengemudi yang menyebabkan arah kendaraan berubah masuk secara tiba-tiba ke jalur lawan. Namun dalam kasus ini informasi yang tersedia sangat terbatas sehingga tidak bisa disimpulkan mengenai faktor manusia. Demikian juga mengenai kontribusi faktor teknis kendaraan dalam peristiwa kecelakaan ini tidak diperoleh cukup data dan fakta yang dapat menjelaskan gagalnya salah satu sistem dalam kendaraan yang menyebabkan kendaraan tiba-tiba berubah arah dikarenakan kondisi kendaraan yang rusak berat. Satu-satunya data yang ada hanyalah buku uji yang sudah habis masa berlakunya selama ± 2 (dua) tahun. Sedangkan untuk penyebab fatalitas korban adalah penggunaan mobil barang untuk mengangkut penumpang dengan tanpa fasilitas yang memadai (tempat duduk penumpang dan pegangan tangan) sehingga saat terjadi tabrakan semua penumpang di bagian belakang terlempar dari badan kendaraan.

Terkait dengan mobil pick up dan bus Sempati Star yang masa berlaku ujinya sudah terlampaui saat kejadian kecelakaan ditemukan beberapa kondisi yang menunjukkan lemahnya fungsi pengawasan oleh petugas terkait, diantaranya :

1. Unit Pengujian Kendaraan Bermotor di Kota/Kabupaten di wilayah Provinsi Aceh maupun Sumatera Utara belum memiliki sistem yang bisa mengidentifikasi kendaraan wajib uji yang sudah habis masa berlakunya sehingga dimungkinkan terjadi banyak pelanggaran di jalan terkait tingkat kepatuhan menguji kendaraan bermotor;

2. Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan pada ruas jalan Nasional tidak pernah dilakukan lagi mengingat hal itu sudah menjadi kewenangan Pemerintah Pusat dalam hal ini Balai Pengelola Transportasi Darat, namun demikian BPTD tidak memiliki sumber daya dan pendanaan yang memadai untuk melaksanakan tupoksi dimaksud;
3. Terminal Penumpang Tipe A Kota Banda Aceh tidak dilengkapi dengan petugas yang memiliki kualifikasi penguji maupun PPNS sehingga saat ditemukan kendaraan umum yang melakukan pelanggaran kelaikan teknis kendaraan seperti buku uji yang habis masa berlakunya petugas tidak dapat melakukan penindakan namun hanya sebatas mengingatkan;
4. Terminal Penumpang Tipe A Kota Medan sudah lebih dari 6 (enam) bulan tidak ada pengelolanya. Secara hukum terminal tersebut sudah diserahkan ke Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, namun sampai dengan saat ini Direktorat Jenderal Perhubungan Darat belum menempatkan petugasnya;

Sedangkan terkait seringnya armada Sempati Star terlibat dalam beberapa kejadian kecelakaan lalu lintas di jalan, ditemukan beberapa fakta sebagai berikut :

1. Dari hasil pemantauan di pool kendaraan PO Sempati Star memiliki armada yang keseluruhan adalah mobil keluaran terbaru merk *Mercedes Benz* dan *Scania*, sebagian besar diantaranya sudah menggunakan teknologi terbaru seperti sistem transmisi *automatic*, sistem *cruise control* dan *sistem otomasi* pada beberapa perangkatnya. Desain kendaraannya juga sudah jauh lebih modern dengan konsep *double decker*. Namun dari penggunaan teknologi modern ini hal yang perlu diwaspadai adalah terkait *human interface machine* (pengenalan/penguasaan pengemudi terhadap teknologi yang digunakan) karena banyak kecelakaan terjadi akibat penurunan *situational awareness* pengemudi yang disebabkan pengemudi yang tidak *familiar* dengan teknologi yang digunakan pada kendaraan bermotor tersebut pada saat menghadapi situasi kritis/tidak biasa terjadi;
2. PO Sempati Star telah melengkapi *pool* dan armadanya dengan fasilitas istirahat pengemudi yang *representatif* sehingga meminimalisir faktor *fatigue* pada pengemudi. Demikian juga sistem *storing spare part* kendaraan pada *pool* Medan juga cukup representatif dengan mekanik yang mendapat pelatihan khusus dari ATPM nya;
3. Beberapa kejadian kecelakaan yang melibatkan armada PO Sempati Star beberapa diantaranya menempatkan bus Sempati Star sebagai korban sebagaimana kasus

kejadian di Pidie Jaya dsb, dan beberapa diantaranya adalah *human error* pengemudi karena faktor *lack of human interface machine* pada saat menghadapi situasi dan kondisi yang diluar biasanya / mendadak akibat teknologi bus yang kurang familiar bagi pengemudi.

3. KESIMPULAN

3.1 Temuan-Temuan

1. Tidak ditemukannya *skid mark* (tanda pengereman atau bekas goresan pada aspal akibat ban meletus) pada jalur mobil pick up;
2. Kondisi ban sesudah kecelakaan adalah 3 (tiga) ban dalam kondisi baik tekanan anginnya, sedangkan 1 ban (kanan depan) dalam kondisi kempes yang saat diisi angin dapat berkembang lagi dengan baik (tidak ada ban yang meletus);
3. Ukuran ban meskipun terdapat perbedaan dengan buku uji namun masih dalam kondisi teknis yang dapat diterima, baik ukuran diameter, lebar tapak ban, daya tahan ban serta masa *expire* ban secara teknis tidak ada masalah;
4. Kondisi kampas rem dan cakram masih baik dan berfungsi normal saat roda dibongkar, pada selang rem tidak ditemukan adanya kebocoran. Tempat minyak rem dan *booster* rem hancur akibat tabrakan;
5. Kondisi prasarana jalan lurus, dengan lebar cukup, tidak ada gangguan terkait jarak pandang pengemudi, terdapat rambu dan marka jalan yang baik dan jelas, serta tidak adanya kendaraan lain yang akan didahului/parkir, tidak adanya orang yang menyeberang atau hewan yang melintas, cuaca cerah dan kondisi lalu lintas pada saat kejadian kecelakaan sepi;
6. Pengemudi mobil bus memiliki SIM B1 Umum dan sudah memiliki pengalaman mengemudi pada rute Banda Aceh – Medan selama 5 (lima) tahun;
7. Pengemudi mobil pick up baru pertama kali membawa mobil pick up tersebut dan tidak memiliki SIM. Usianya masih muda (19 thn) yang menunjukkan pengalaman mengemudinya masih kurang;
8. Muatan di bak belakang terdiri dari 4 (empat) karung gabah kering dan 5 (lima) orang penumpang;
9. Saat terjadi kecelakaan saksi 1 (pengemudi mobil bus) dan saksi 2 (penjaga toko kelontong) melihat ke 5 penumpang di bak belakang sedang melakukan aktivitas membuat foto/video;
10. Selang rem mobil bus putus akibat tabrakan dengan mobil pick up yang mengakibatkan pengemudi tidak mampu menghentikan kendaraan sesaat sesudah terjadinya tabrakan;

11. Mobil pick up terseret sejauh ± 100 meter sebelum akhirnya berhenti saat sistem rem mobil bus mengunci secara otomatis;
12. Ditemukan 4 (empat) orang korban terlempar dari mobil pick up, 1 orang mengalami LB dan 3 (tiga) orang MD;
13. Ditemukan 3 (tiga) orang korban MD akibat terjepit *body* kendaraan mobil pick up;
14. Bak belakang mobil pick up tidak didesain untuk mengangkut orang dan tidak dilengkapi dengan fasilitas tempat duduk maupun tempat pegangan bagi penumpang;
15. Tidak ada kebijakan khusus di Kab. Pidie Jaya yang mengizinkan pengangkutan orang dengan menggunakan kendaraan barang;
16. Mobil bus dan mobil pick up secara administrasi sudah tidak laik jalan sesuai dengan data Buku Uji masing-masing kendaraan;
17. Buku Uji mobil pick up sudah habis masa berlakunya kurang lebih 2 (dua) tahun, terakhir diuji pada tanggal 11 Juni 2015, sedangkan Mobil Bus Sempati Star buku ujiunya habis masa berlakunya pada tanggal 19 November 2017;
18. Unit Pengujian Kendaraan Bermotor di Kota/Kabupaten di wilayah Provinsi Aceh maupun Sumatera Utara belum memiliki sistem yang bisa mengidentifikasi kendaraan wajib uji yang sudah habis masa berlakunya;
19. Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan pada ruas jalan Nasional tidak pernah dilakukan lagi mengingat hal itu sudah menjadi kewenangan Pemerintah Pusat;
20. Terminal Penumpang Tipe A Kota Banda Aceh tidak dilengkapi dengan petugas yang memiliki kualifikasi penguji maupun PPNS;
21. Terminal Penumpang Tipe A Kota Medan sudah lebih dari 6 (enam) bulan tidak ada pengelolanya;
22. PO Sempati Star memiliki armada yang keseluruhan adalah mobil keluaran terbaru merk *Mercedes Benz* dan *Scania*, sebagian besar diantaranya sudah menggunakan teknologi terbaru, kecelakaan pada beberapa armadanya dimungkinkan terjadi akibat penurunan *situational awareness* pengemudi yang disebabkan pengemudi yang tidak *familiar* dengan teknologi yang digunakan pada kendaraan bermotor tersebut;
23. PO Sempati Star telah melengkapi *pool* dan armadanya dengan fasilitas istirahat pengemudi yang *representatif*;
24. Beberapa kejadian kecelakaan yang melibatkan armada PO Sempati Star beberapa diantaranya menempatkan bus Sempati Star sebagai korban.

3.2 Faktor-Faktor Yang Berkontribusi Terhadap Kecelakaan

1. Pengemudi yang tidak mampu menguasai kendaraannya karena lengah sehingga menyebabkan kendaraan berubah arah dan masuk ke jalur lawan;
2. Kendaraan barang yang digunakan untuk mengangkut penumpang pada bagian belakang dan tidak dilengkapi dengan standar keselamatan yang memadai.

3.3 Penyebab Terjadinya Kecelakaan

Berdasarkan hasil investigasi dan analisis dapat disimpulkan bahwa penyebab terjadinya kecelakaan adalah pengemudi mobil pick up tidak mampu mengendalikan kendaraannya karena lengah yang berdampak pada perubahan arah kemudi sehingga masuk ke jalur lawan.

3.4 Penyebab Fatalitas

Sedangkan untuk penyebab fatalitas korban adalah penggunaan mobil barang untuk mengangkut penumpang tanpa dilengkapi dengan fasilitas keselamatan yang memadai berupa tempat duduk dan tempat pegangan tangan sebagaimana diatur dalam PP Nomor 74 Tahun 2014.

4. 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:

4.1 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan

1. Untuk mencegah penggunaan mobil barang mengangkut penumpang tanpa dilengkapi fasilitas keselamatan yang memadai, dimana saat ini banyak terjadi di beberapa wilayah Indonesia, diminta Direktur Jenderal Perhubungan Darat membuat edaran tentang Petunjuk Teknis dan Petunjuk Pelaksanaan Penggunaan Kendaraan Barang Untuk Mengangkut Penumpang dengan mengacu pada ketentuan sebagaimana diatur dalam PP Nomor 74 Tahun 2014;
2. Terkait dengan Buku Uji Kendaraan Bermotor Bus Sempati Star yang sudah lewat dari masa ujinya agar menempatkan petugas yang sesuai dengan kualifikasi yang dibutuhkan di Terminal Penumpang Tipe A di Kota Medan dan Banda Aceh sehingga dapat melakukan tupoksi pengawasan operasional angkutan umum di terminal;
3. Terkait dengan banyaknya kasus penggunaan mobil barang untuk mengangkut penumpang dan ketidakpatuhan dalam memenuhi kewajiban uji kendaraan bermotor, agar melaksanakan fungsi pengawasan operasional angkutan umum dan kendaraan barang pada ruas jalan Nasional sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

4.2 Dinas Perhubungan Provinsi Aceh dan Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara

1. Terkait dengan banyaknya kasus penggunaan mobil barang untuk mengangkut penumpang dan ketidakpatuhan dalam memenuhi kewajiban uji kendaraan bermotor, agar melaksanakan fungsi pengawasan operasional angkutan umum dan kendaraan barang pada ruas jalan provinsi sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;

2. Terkait dengan pelanggaran masa uji kendaraan bermotor Bus Sempati Star dan mobil pick up, agar melakukan pembinaan terhadap Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor di wilayah Kabupaten/Kota untuk dapat membangun suatu *early warning system* pada Sistem Informasi dan Manajemen PKB yang dapat mengidentifikasi KBWU yang akan memasuki batas akhir berlakunya masa uji serta memberikan informasi mengenai hal ini baik kepada pemilik kendaraan maupun terminal penumpang yang menjadi asal dan tujuan kendaraan dimaksud;

4.3 Manajemen PT. Bintang Sempati Star

Dalam rangka meningkatkan sistem keselamatan pengoperasian armadanya maka manajemen PT. Bintang Sempati Star agar membangun dan mengimplementasikan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK), yang antara lain sebagai berikut :

1. Pelatihan khusus pemeliharaan dan penggunaan teknologi kendaraan bermotor pada awak kendaraan dan mekanik untuk memastikan penggunaan dan perawatan armadanya dengan benar sesuai dengan teknologi yang digunakan;
2. Membuat manual tata cara pengoperasian dan *pre inspection* untuk mencegah terjadinya *malfunction* pada armadanya;
3. Mendesain penggunaan *log book* pada armadanya untuk mencatat keluhan pengemudi terhadap performa kendaraan agar dapat ditindaklanjuti oleh manajemen untuk dilakukan perawatan.

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

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI REPUBLIK INDONESIA

Jl. Medan Merdeka Timur No.5 Jakarta 10110 INDONESIA

Phone : (021) 351 7606 / 384 7601 Fax : (021) 351 7606 Call Center : 0812 12 655 155

website 1 : <http://knkt.dephub.go.id/webknkt/> website 2 : <http://knkt.dephub.go.id/knkt/>

email : knkt@dephub.go.id

ISBN
BARCODE