



**KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI  
REPUBLIK INDONESIA**

# **LAPORAN AKHIR**

**KNKT.18.02.02.01**

**Laporan Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

**TABRAKAN ANTARA MOBIL DUMP TRUK DA 1983 TN  
DENGAN MOBIL PICK UP KB 8629 TN**

**DI JALAN TJILIK RIWUT KM.32 RT.11/06 DESA PUNDU KECAMATAN  
CEMPAGA HULU KABUPATEN KOTAWARINGIN TIMUR ,  
PROVINSI KALIMANTAN TENGAH.  
TANGGAL 03 FEBRUARI 2018.**



---

## **KATA PENGANTAR**

---

Puji syukur kita panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas berkah-Nya, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) telah dapat menyelesaikan Laporan Final tabrakan antara mobil dump truk DA 1983 TN dengan mobil pick up KB 8629 TN di Jalan Tjilik Riwut Km.32 RT.11/06 Desa Pundu Kecamatan Cempaga Hulu Kabupaten Kotawaringin Timur, Provinsi Kalimantan Tengah, yang terjadi pada tanggal tanggal 3 Februari 2018. 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 dengan penyebab yang sama.

Oleh karena itu, rekomendasi keselamatan disampaikan untuk ditindak lanjuti sesuai amanat dalam Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 Tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan investigasi kecelakaan transportasi dan rekomendasi keselamatan 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 di masa mendatang.

Jakarta, Agustus 2019

**KOMITE NASIONAL  
KESELAMATAN TRANSPORTASI  
KETUA**



SOERJANTO TJAHHONO

---

## DASAR HUKUM

---

Laporan ini diterbitkan oleh **Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT)**, Lantai 3, Kementerian Perhubungan, Jalan Medan Merdeka Timur 5, Jakarta 10110, Indonesia, pada tahun 2018 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 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi;
4. Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

*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 dihadapan peradilan manapun.*

---

# DAFTAR ISI

---

<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>i</b>
<b>DASAR HUKUM</b> .....	<b>ii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>iii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>v</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>vi</b>
<b>DAFTAR SINGKATAN</b> .....	<b>vii</b>
<b>PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
<b>SINOPSIS</b> .....	<b>1</b>
<b>1. INFORMASI FAKTUAL</b> .....	<b>2</b>
1.1. <b>KRONOLOGIS</b> .....	<b>2</b>
1.2. <b>KORBAN</b> .....	<b>4</b>
1.3. <b>INFORMASI KENDARAAN DAN PENGEMUDI</b> .....	<b>4</b>
1.3.1. Data Teknis <i>Pickup</i> KB-8629 SA .....	<b>4</b>
1.3.2. Data Pengemudi II.....	<b>4</b>
1.3.3. Kondisi <i>Pickup</i> .....	<b>4</b>
1.3.4. Data Teknis Mobil Truk (tidak diperoleh data) .....	<b>6</b>
1.3.5. Data Pengemudi Truk .....	<b>6</b>
1.3.6. Kondisi Truk .....	<b>7</b>
1.4. <b>INFORMASI HARI KERJA PENGEMUDI <i>PICKUP</i></b> .....	<b>8</b>
1.5. <b>INFORMASI BENTURAN DAN JEJAK BAN (<i>SKID MARK</i>)</b> .....	<b>9</b>
1.6. <b>Kerusakan Lainnya</b> .....	<b>9</b>
1.7. <b>INFORMASI PRASARANA, SARANA DAN LINGKUNGAN</b> .....	<b>9</b>
1.10.1. Prasarana Jalan Raya .....	<b>9</b>
1.10.2. Fasilitas Pendukung Jalan .....	<b>10</b>
1.10.3. Lingkungan Jalan .....	<b>11</b>
1.8. <b>CUACA</b> .....	<b>11</b>
1.9. <b>SAKSI - SAKSI</b> .....	<b>11</b>
1.10. <b>INFORMASI TAMBAHAN</b> .....	<b>12</b>
1.10.1. Undang Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	<b>12</b>
Bagian Ketiga Waktu Kerja Pengemudi Pasal 90 .....	<b>12</b>
1.10.2. Peraturan Pemerintah Nomor 34 tahun 2006 tentang Jalan .....	<b>14</b>
1.10.3. Peraturan Pemerintah Nomor 55 tahun 2012 Tentang Kendaraan.....	<b>17</b>
1.10.4. Peraturan Pemerintah Nomor 32 tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas .....	<b>17</b>
1.10.5. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.....	<b>18</b>

1.10.6.	Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 19/PRT/M/2011 Tentang Persyaratan Teknis Jalan Dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan.....	19
1.10.7.	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan.....	20
1.10.8.	Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 13 tahun 2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan.....	20
<b>2.</b>	<b>ANALISIS .....</b>	<b>22</b>
2.1	FAKTOR MANUSIA .....	22
2.2	FAKTOR PRASARANA (JALAN DAN KELENGKAPANNYA) .....	23
2.3	FAKTOR KENDARAAN.....	24
<b>3.</b>	<b>KESIMPULAN .....</b>	<b>25</b>
3.1	TEMUAN.....	25
3.2	FAKTOR YANG BERKONTRIBUSI .....	25
3.3	PENYEBAB TERJADINYA KECELAKAAN.....	25
3.4	FATALITAS .....	25
<b>4.</b>	<b>REKOMENDASI .....</b>	<b>26</b>

---

## DAFTAR GAMBAR

---

Gambar 1. Kronologis Kejadian Kecelakaan .....	3
Gambar 2. Lokasi Terjadinya Kecelakaan .....	3
Gambar 3. Kondisi kedua kendaraan setelah kejadian .....	3
Gambar 4. Kondisi Bagian Depan Pickup .....	5
Gambar 5. Kondisi Bagian belakang <i>Pickup</i> .....	5
Gambar 6. Kondisi Bagian Sebelah Kiri <i>Pickup</i> .....	6

---

## DAFTAR TABEL

---

Tabel 1. Data Jumlah dan Rincian Korban Kecelakaan .....	4
Tabel 2. Kronologi Perjalanan Mobil Penumpang T-1316-SL .....	8

---

## DAFTAR SINGKATAN

---

KNKT	:	Komite Nasional Keselamatan Transportasi
JBB	:	Jumlah Berat yang Diperbolehkan
JBI	:	Jumlah Berat yang Diijinkan
PO	:	Perusahaan Otobus
RS	:	Rumah Sakit
LPJU	:	Lampu Penerangan Jalan Umum
WIB	:	Waktu Indonesia Barat



---

# PENDAHULUAN

---

## SINOPSIS

Pada hari Kamis, 1 Februari 2018 pukul 22.00 WIB rombongan jemaah Masjid Al Ihsan berangkat dari Masjid Al Ihsan Siantan Hulu, Pontianak Utara, Kota Pontianak, Kalimantan Barat menuju Palangkaraya, Kalimantan Tengah untuk menghadiri acara Tabliq Akbar. Rombongan menggunakan 2 (dua) unit mobil barang dan 1 (satu) unit mobil bus. Salah satu mobil barang tersebut bernomor kendaraan KB-8629-SA (selanjutnya disebut *pickup*) dengan membawa penumpang sebanyak 11 orang dan 3 (tiga) orang pengemudi. *Pickup* dikemudikan oleh pengemudi I yang merupakan pemilik kendaraan tersebut, mengemudikan *pickup* mulai pukul 22.00 WIB hingga pukul 06.00 WIB. Pada hari Jumat, 2 Februari 2018 rombongan tiba di Desa Sukaramai Kabupaten Ketapang, Pontianak. Selanjutnya *pickup* dikemudikan oleh pengemudi II hingga pukul 13.00 WIB. Kemudian *pickup* dikemudikan oleh pengemudi III. Setelah mengemudi selama 1 (satu) jam, pengemudi III selanjutnya digantikan kembali oleh pengemudi II hingga pukul 15.30 WIB. Saat *pickup* tiba di Pangkalan Banteng, Pangkalan Bun, pengemudi membawa kendaraan ke bengkel untuk melakukan perbaikan ringan. Pukul 16.30 WIB *pickup* kembali melanjutkan perjalanan dan dikemudikan oleh pengemudi I hingga pukul 19.00 WIB. Kemudian *pickup* berhenti di untuk makan malam. Pada pukul 20.00 WIB *pickup* melanjutkan perjalanan dikemudikan oleh pengemudi II. Tidak lama kemudian turun hujan dan rombongan *pickup* beristirahat di Mushola di daerah Sampit hingga pukul 04.45 WIB.

Pada hari Sabtu, 3 Februari 2018 sekitar pukul 05.00 WIB *pickup* kembali meneruskan perjalanan dengan dikemudikan oleh pengemudi II. Pukul 06.00 WIB saat *pickup* tiba di Jalan Tjilik Riwut Km 32, Desa Pundu Kecamatan Cempaga Hulu Kabupaten Kotawaringin Timur disaat yang bersamaan dari arah berlawanan melaju mobil truk DA-1983-TN (yang selanjutnya disebut truk) bermuatan semen dari arah Palangkaraya menuju Sampit. Pengemudi truk melihat laju *pickup* hingga melewati marka tengah. Pengemudi truk mengurangi kecepatan dan berupaya menepikan kendaraan. Sesaat kemudian terjadi tabrakan antara kedua kendaraan. Tabrakan ini mengakibatkan kedua kendaraan masuk ke dalam parit dan timbul api dari *pickup* yang membuat bagian depan *pickup* dan truk terbakar. Saat kejadian cuaca tidak hujan.

Kecelakaan ini mengakibatkan 13 orang meninggal dunia. 11 orang meninggal dunia di lokasi kejadian termasuk ketiga pengemudi *pickup*, 1 (satu) orang penumpang meninggal di Rumah Sakit Palangkaraya, 1 (satu) orang penumpang meninggal di rumah setelah menjalani operasi di bagian kepala. 1 (satu) orang penumpang *pickup* mengalami luka ringan. Seluruh korban meninggal dunia dievakuasi ke RS Mas Amsyar Kasongan.

Dari hasil investigasi dapat disimpulkan bahwa kecelakaan disebabkan oleh pengemudi kedua yang mengalami kelelahan. Hal ini mengakibatkan pengemudi kehilangan kendali saat mendahului kendaraan di depannya dan bertabrakan dengan mobil truk yang melaju dari arah yang berlawanan. Selain itu, penggunaan pick up tidak sesuai dengan peruntukannya.

Rekomendasi hasil investigasi kecelakaan ini diberikan kepada :

- a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan
- b. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian PUPERA
- c. Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah

---

# 1. INFORMASI FAKTUAL

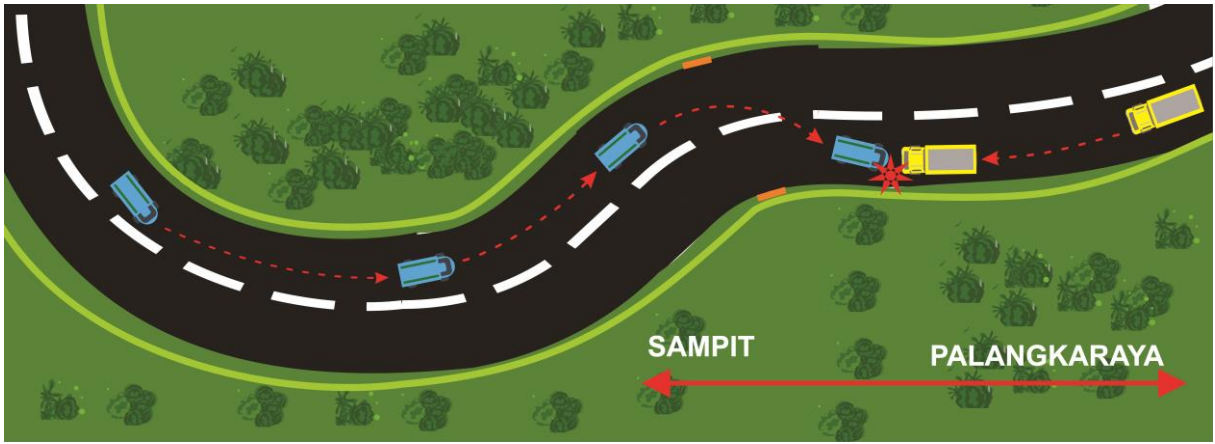
---

## 1.1. KRONOLOGIS

Pada hari Kamis, 1 Februari 2018 pukul 22.00 WIB rombongan jemaah Masjid Al Ihsan berangkat dari Masjid Al Ihsan Siantan Hulu, Pontianak Utara, Kota Pontianak, Kalimantan Barat menuju Palangkaraya, Kalimantan Tengah untuk menghadiri acara Tabliq Akbar. Rombongan menggunakan 2 (dua) unit mobil barang dan 1 (satu) unit mobil bus. Salah satu mobil barang tersebut bernomor kendaraan KB-8629-SA (selanjutnya disebut *pickup*) dengan membawa penumpang sebanyak 11 orang dan 3 (tiga) orang pengemudi. *Pickup* dikemudikan oleh pengemudi I yang merupakan pemilik kendaraan tersebut, mengemudikan *pickup* mulai pukul 22.00 WIB hingga pukul 06.00 WIB. Pada hari Jumat, 2 Februari 2018 rombongan tiba di Desa Sukaramai Kabupaten Ketapang, Pontianak. Selanjutnya *pickup* dikemudikan oleh pengemudi II hingga pukul 13.00 WIB. Kemudian *pickup* dikemudikan oleh pengemudi III. Setelah mengemudi selama 1 (satu) jam, pengemudi III selanjutnya digantikan kembali oleh pengemudi II hingga pukul 15.30 WIB. Saat *pickup* tiba di Pangkalan Banteng, Pangkalan Bun, pengemudi membawa kendaraan ke bengkel untuk melakukan perbaikan ringan. Pukul 16.30 WIB *pickup* kembali melanjutkan perjalanan dan dikemudikan oleh pengemudi I hingga pukul 19.00 WIB. Kemudian *pickup* berhenti di untuk makan malam. Pada pukul 20.00 WIB *pickup* melanjutkan perjalanan dikemudikan oleh pengemudi II. Tidak lama kemudian turun hujan dan rombongan *pickup* beristirahat di Mushola di daerah Sampit hingga pukul 04.45 WIB.

Pada hari Sabtu, 3 Februari 2018 sekitar pukul 05.00 WIB *pickup* kembali meneruskan perjalanan dengan dikemudikan oleh pengemudi II. Pukul 06.00 WIB saat *pickup* tiba di Jalan Tjilik Riwut Km 32, Desa Pundu Kecamatan Cempaga Hulu Kabupaten Kotawaringin Timur disaat yang bersamaan dari arah berlawanan melaju mobil truk DA-1983-TN (yang selanjutnya disebut truk) bermuatan semen dari arah Palangkaraya menuju Sampit. Pengemudi truk melihat laju *pickup* hingga melewati marka tengah. Pengemudi truk mengurangi kecepatan dan berupaya menepikan kendaraan. Sesaat kemudian terjadi tabrakan antara kedua kendaraan. Tabrakan ini mengakibatkan kedua kendaraan masuk ke dalam parit dan timbul api dari *pickup* yang membuat bagian depan *pickup* dan truk terbakar. Saat kejadian cuaca tidak hujan.

Kecelakaan ini mengakibatkan 13 orang meninggal dunia. 11 orang meninggal dunia di lokasi kejadian termasuk ketiga pengemudi *pickup*, 1 (satu) orang penumpang meninggal di Rumah Sakit Palangkaraya, 1 (satu) orang penumpang meninggal di rumah setelah menjalani operasi di bagian kepala. 1 (satu) orang penumpang *pickup* mengalami luka ringan. Seluruh korban meninggal dunia dievakuasi ke RS Mas Amsyar Kasongan.



**Gambar 1. Kronologis Kejadian Kecelakaan**



**Gambar 2. Lokasi Terjadinya Kecelakaan**



**Gambar 3. Kondisi kedua kendaraan setelah kejadian**

## 1.2. KORBAN

Rincian jumlah korban dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 1. Data Jumlah dan Rincian Korban Kecelakaan**

Kondisi	Mobil Barang		Mobil Truk	Jumlah
	Awak	Penumpang		
Meninggal	3	10	-	13
Luka ringan	-	1	1	2
Luka Berat	-	-	-	-
Jumlah Total				15

## 1.3. INFORMASI KENDARAAN DAN PENGEMUDI

### 1.3.1. Data Teknis *Pickup* KB-8629 SA

Merek	: Mitsubishi
Tipe	: Colt T120s
Jenis Model	: Mobil barang/ <i>pickup</i>
Daya Motor	: 1.468 cc
Konfigurasi Sumbu	: 1.1
Tahun Pembuatan	: 2010
No. Mesin	: 4G15-F69876
No. Rangka	: MHMU5TU2EAK037061
Jumlah Tempat Duduk	: 2 (dua) orang
No. Kendaraan	: KB 8629 SA

### 1.3.2. Data Pengemudi II

Umur	: 31 Tahun
Jenis Kelamin	: Laki-laki
Kewarganegaraan	: Indonesia
Surat Ijin Mengemudi	: A

### 1.3.3. Kondisi *Pickup*

Berdasarkan hasil pemeriksaan di lapangan, *pickup* mengalami kerusakan pada beberapa bagian dimana sebagian besar bagian depan kendaraan terbakar Adapun kerusakan tersebut adalah :

- a. Rangka dan *Body*
  - 1) Bagian depan terdeformasi

- 2) Bagian belakang terdeformasi
- 3) Kaca depan dan samping pecah
- 4) Pintu pengemudi kanan dan kiri rusak
- 5) Sistem kemudi rusak
- 6) Spion rusak



**Gambar 4. Kondisi Bagian Depan Pickup**



**Gambar 5. Kondisi Bagian belakang Pickup**



**Gambar 6. Kondisi Bagian Sebelah Kiri Pickup**

#### **1.3.4. Data Teknis Mobil Truk (tidak diperoleh data)**

Merek	: Mitsubishi
Tipe	: -
Jenis Model	: -
Daya Motor	: -
Konfigurasi Sumbu	: -
Berat Kosong	: -
JBB	: -
JBI	: -
Tahun Pembuatan	: 2008
No. Mesin	: -
No. Rangka	: -
Jumlah Tempat Duduk	: 3 orang
No. Kendaraan	: DA 1983 TN
No. Uji Berkala	: -
Masa Uji Berkala sampai dengan	: -

#### **1.3.5. Data Pengemudi Truk**

Umur	: 21 Tahun
Jenis Kelamin	: Laki-laki
Kewarganegaraan	: Indonesia
Surat Ijin Mengemudi	: B I

### 1.3.6. Kondisi Truk

Berdasarkan hasil pemeriksaan teknis, mobil hanya mengalami kerusakan pada bagian depan dan terbakar. Adapun kerusakan tersebut adalah :

- a. Kabin truk terdeformasi dan terbakar
- b. Kaca depan mobil pecah
- c. *Bumper* rusak
- d. Pintu pengemudi samping kanan dan kiri rusak



**Gambar 7. Kondisi Bagian Depan Truk**



**Gambar 8. Kondisi Bagian Samping Kanan Truk**



**Gambar 9. Kondisi Bagian Sebelah Kiri Truk**



**Gambar 10. Kondisi Bagian Belakang Truk**

#### **1.4. INFORMASI HARI KERJA PENGEMUDI *PICKUP***

**Tabel 2. Waktu kerja dan waktu istirahat Pengemudi Pickup KB-8629-SA**

Aktivitas Pengemudi <i>Pickup</i>	Kamis, 1 Februari 2018	Waktu mengemudi	Istirahat	Jumat, 2 Februari 2018	Waktu mengemudi	Istirahat	Sabtu, 3 Februari 2018	Waktu mengemudi
Pengemudi 1	22.00 – 06.00	8 jam	10,5 jam	16.30 – 19.00	1,5 jam		0	0
Pengemudi 2	0	0	0	06.00 – 13.00	7 jam	1 jam	04.00 – 06.00	2 jam
				14.00 – 16.30	3,5 jam	2,5 jam		
				19.00 – 20.00	1 jam	0		
				20.00 – 04.00	0	8 jam		
Pengemudi 3				13.00 – 14.00	1 jam			

Tabel 2 di atas menunjukkan waktu mengemudi dan istirahat ketiga pengemudi mulai dari kendaraan berangkat hingga terjadinya kecelakaan.



## 1.5. INFORMASI BENTURAN DAN JEJAK BAN (SKID MARK)

Peristiwa benturan diindikasikan dengan adanya bagian kendaraan *pickup* dan truk yang mengalami kerusakan. Secara umum, dapat dilihat bahwa telah terjadi benturan pada sisi depan, dan sebelah kanan kedua kendaraan.

Benturan keras mengakibatkan kedua kendaraan masuk ke dalam parit dan timbul api dari *pickup*. Kemudian api membakar bagian depan mobil barang dan mobil truk. 3 (tiga) orang penumpang *pickup* meninggal dalam kondisi terbakar.

Di lokasi terjadinya kecelakaan jejak ban terlihat mulai dari tepi badan jalan sebelah kiri, menyusuri garis batas tepi, hingga berakhir di bahu jalan. (Gambar 11). Jejak ban / *skid mark* tersebut berasal dari Truk.



Gambar 11. Jejak Ban (*Skid Mark*) truk

## 1.6. Kerusakan Lainnya

Kecelakaan ini tidak mengakibatkan kerusakan fasilitas lalu lintas lainnya, hanya mengakibatkan kerusakan pada kedua kendaraan

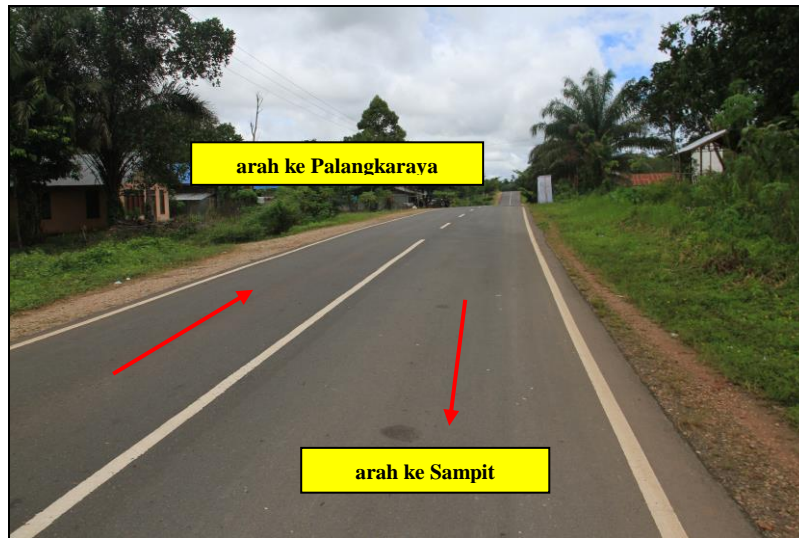
## 1.7. INFORMASI PRASARANA, SARANA DAN LINGKUNGAN

### 1.10.1. Prasarana Jalan Raya

Nama Jalan	:	Jalan Tjilik Riwut Km 32 Desa Pundu Kecamatan Cempaga Hulu Kabupaten Kotawaringin Timur
Kelas Jalan	:	II
Status Jalan	:	Nasional
Fungsi Jalan	:	Arteri Primer
Lebar Jalan	:	6 meter
Lebar Bahu Jalan	:	Dari arah Sampit sisi kiri : 3 meter, sisi kanan : 2,6 meter

Pola Arus Lalu Lintas	:	2 (dua) lajur 2 (dua) arah tidak bermedian
Konstruksi Perkerasan Jalan	:	Aspal
Kondisi Permukaan Jalan	:	Rata
Tipe Perkerasan Bahu Jalan	:	Tanah

Ruas jalan Tjilik Riwut Km 32 merupakan jalan Trans Kalimantan dengan kondisi jalan turunan, tanjakan dan menikung, dengan kelandaian di lokasi kecelakaan sebesar 5 % .



**Gambar 12. Kondisi ruas jalan Tjilik Riwut yang menurun dan menaik (sekitar 150 meter dari lokasi kejadian)**



**Gambar 13. Kondisi ruas jalan Tjilik Riwut yang menikung sekitar 200 meter dari lokasi kecelakaan**

### 1.10.2. Fasilitas Pendukung Jalan

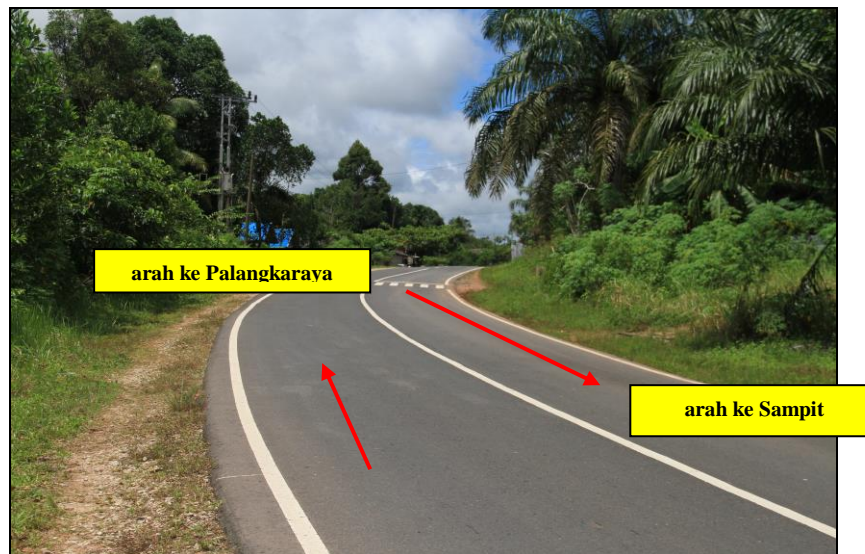
Pada lokasi terjadinya kecelakaan :

1. Marka Jalan

- Terdapat marka utuh (tepi) dan marka putus-putus (pembagi jalur).
2. Lampu Penerangan Jalan Umum  
Tidak terdapat fasilitas Lampu Penerangan Jalan Umum (LPJU)
  3. Rambu-rambu  
Pada ruas jalan Tjilik Riwut sangat minim rambu terutama pada jarak 300 meter sebelum dan sesudah lokasi terjadinya kecelakaan.

### 1.10.3. Lingkungan Jalan

Kondisi lingkungan ruas jalan Tjilik Riwut Km 32 merupakan daerah perkebunan sawit dan terdapat juga rumah penduduk serta warung semi permanen.



Gambar 14. Jarak pandang pengemudi di sekitar lokasi kecelakaan

## 1.8. CUACA

Pada saat terjadinya kecelakaan cuaca tidak hujan.

## 1.9. SAKSI - SAKSI

- a. **Saksi I Pengemudi Truk, 21 Tahun, Pria, memberikan keterangan sebagai berikut:**

Saksi I mengatakan bahwa pada hari Jumat, 2 Februari 2018 sekitar pukul 11.00 WIB, saksi mengambil semen di Tanjung, Kalimantan Selatan. Kemudian pada pukul 14.00 WIB, saksi I kembali ke rumah. Sekitar pukul 16.00 WIB saksi berangkat menuju Sampit dengan mengemudikan truk bermuatan semen sebanyak 200 sak. Pada pukul 21.00 WIB saksi menghentikan kendaraan di tepi jalan dan beristirahat hingga esok hari.

Pada hari Sabtu, 03 Februari 2018 sekitar pukul 06.15 WIB, saksi tiba di Jalan Tjilik Riwut Km.32 Rt.11/06 Desa Pundu kecamatan Cempaga Hulu Kabupaten Kotawaringin timur. Saksi I melihat *pickup* melaju dengan kecepatan tinggi dari arah berlawanan (arah sampit menuju Palangkaraya). Saksi I juga melihat saat memasuki tikungan, *pickup* lepas kendali (oleng) dan sempat melewati badan

jalan. Kemudian tiba tiba *pickup* kembali ke badan jalan dan melewati marka utuh masuk ke jalur truk.

Pada saat *pickup* lepas kendali (oleng), saksi I berusaha mengurangi kecepatan truk dan mengarahkan kendaraannya ke bahu jalan. Namun oleh karena *pickup* melaju tidak terkendali, *pickup* menabrak truk.

Akibat kecelakaan tersebut, saksi I mengatakan ia terlempar keluar dari kendaraannya dan pingsan. Sehingga tidak mengetahui kondisi *pickup* setelah kejadian tabrakan tersebut. Menurut saksi I kondisi saat kecelakaan tidak hujan.

**b. Saksi II Penumpang *Pickup*, 26 Tahun, Pria, memberikan keterangan sebagai berikut:**

Berangkat pada hari Kamis, 1 Februari 2018 sekitar pukul 09.30 WIB dari Mesjid Al Ikhlas dengan memuat penumpang sebanyak 14 orang. *Pickup* 2 (dua) unit dan 1 (satu) unit bus. Sampai di perbatasan, 2 (dua) orang penumpang bus turun dan naik ke *pickup* KB-8629-SA. Pengemudi *pickup* KB-8629-SA ada 3 (tiga) orang. Pemilik *pickup* ikut dengan rombongan dan mengemudikan kendaraan dari pukul 22.00 WIB hingga jumat pukul 06.00 WIB. Selanjutnya digantikan oleh pengemudi II dan mengemudi hingga pukul 13.00 WIB. Pengemudi III membawa *pickup* mulai dari pukul 13.00 WIB. Saat saksi terbangun pengemudi III sudah digantikan pengemudi II, hal itu disebabkan pengemudi III belum terampil mengemudi. Pengemudi II mengemudikan kendaraan hingga sore. Selanjutnya kendaraan dikemudikan kembali oleh pengemudi I hingga Isya lalu berhenti untuk makan malam. Setelah makan malam posisi saksi duduk berubah karena terlambat naik. Awalnya saksi duduk di sebelah kiri *pickup* namun setelah makan malam saksi duduk di bak muatan. Tas/barang<sup>2</sup> yang awalnya posisi di tengah menjadi di belakang. Setelah istirahat mobil dikemudikan oleh pengemudi II. Baru jalan selama 1 jam tiba<sup>2</sup> hujan dan rombongan berhenti di surau untuk beristirahat/tidur sampai subuh. Setelah itu perjalanan dilanjutkan setelah subuh / sekitar pukul 05.00 WIB. Pengemudi II belum pernah melalui ruas jalan di luar kota seperti Sampit, mereka terbiasa mengemudikan kendaraannya hanya di wilayah Pontianak saja. Saat berjalan dari surau, saksi tidur di *pickup* dan baru sadar setelah di Rumah Sakit. Kondisi *pickup* bagus dan sempat melakukan perbaikan di pangkalan banteng sekitar pukul 15.30 – 16.30 WIB.

## **1.10. INFORMASI TAMBAHAN**

### **1.10.1. Undang Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

- Bagian Ketiga Waktu Kerja Pengemudi Pasal 90**

*Pasal 90*

*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.*

- (1) Waktu kerja bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling lama 8 (delapan) jam sehari.
- (2) Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum setelah mengemudikan Kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam.
- (3) Dalam hal tertentu Pengemudi dapat dipekerjakan paling lama 12 (dua belas) jam sehari termasuk waktu istirahat selama 1 (satu) jam.

- **Bagian Keempat Tata Cara Berlalu Lintas**

*Pasal 105*

Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib:

- a. berperilaku tertib; dan/atau
- b. mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan.

*Pasal 106*

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.
- (3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan.
- (4) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan:
  - a. rambu perintah atau rambu larangan;
  - b. Marka Jalan;
  - c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
  - d. gerakan Lalu Lintas;
  - e. berhenti dan Parkir;
  - f. peringatan dengan bunyi dan sinar;
  - g. kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
  - h. tata cara penggandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain.
- (5) Pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib menunjukkan :
  - a. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
  - b. Surat Izin Mengemudi;
  - c. bukti lulus uji berkala; dan/atau
  - d. tanda bukti lain yang sah.

- (6) *Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.*

- **Jalur atau Lajur Lalu Lintas**

*Pasal 108*

- (1) *Dalam berlalu lintas Pengguna Jalan harus menggunakan jalur Jalan sebelah kiri.*
- (2) *Penggunaan jalur jalan sebelah kanan hanya dapat dilakukan jika:*
- Pengemudi bermaksud akan melewati Kendaraan di depannya; atau*
  - diperintahkan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk digunakan sementara sebagai jalur kiri.*
- (3) *Sepeda Motor, Kendaraan Bermotor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang, dan Kendaraan Tidak Bermotor berada pada lajur kiri Jalan.*
- (4) *Penggunaan lajur sebelah kanan hanya diperuntukkan bagi Kendaraan dengan kecepatan lebih tinggi, akan membelok kanan, mengubah arah, atau mendahului Kendaraan lain.*

#### **1.10.2. Peraturan Pemerintah Nomor 34 tahun 2006 tentang Jalan**

- **Persyaratan Teknis Jalan**

*Pasal 12*

- (1) *Persyaratan teknis jalan meliputi kecepatan rencana, lebar badan jalan, kapasitas, jalan masuk, persimpangan sebidang, bangunan pelengkap, perlengkapan jalan, penggunaan jalan sesuai dengan fungsinya, dan tidak terputus. (2) Persyaratan teknis jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi ketentuan keamanan, keselamatan, dan lingkungan.*

*Pasal 13*

- (1) *Jalan arteri primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 11 (sebelas) meter.*

*Pasal 14*

- (1) *Jalan kolektor primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 40 (empat puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 9 (sembilan) meter.*

*Pasal 15*

- (1) *Jalan lokal primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 (dua puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 7, 5 (tujuh koma lima) meter.*

*Pasal 16*

- (1) *Jalan lingkungan primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 15 (lima belas) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 6,5 (enam koma lima) meter.*

*Pasal 17*

- (1) *Jalan arteri sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 30 (tiga puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 11 (sebelas) meter.*

*Pasal 18*

- (1) *Jalan kolektor sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 (dua puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 9 (sembilan) meter.*

*Pasal 19*

*Jalan lokal sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 10 (sepuluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 7, 5 (tujuh koma lima) meter.*

*Pasal 20*

- (1) *Jalan lingkungan sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 10 (sepuluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 6, 5 (enam koma lima) meter.*

• **Perlengkapan Jalan**

*Pasal 22*

- (1) *Jalan dilengkapi dengan perlengkapan jalan.*
- (2) *Perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dan tidak langsung dengan pengguna jalan.*
- (3) *Perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan, baik wajib maupun tidak wajib.*
- (4) *Perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus memenuhi ketentuan teknis perlengkapan jalan yang ditetapkan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.*
- (5) *Perlengkapan jalan yang berkaitan tidak langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus memenuhi persyaratan teknis perlengkapan jalan.*

### *Pasal 23*

- (1) Perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 ayat (3) diatur oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan setelah memperhatikan pendapat Menteri.*
- (2) Perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 ayat (3) pada pembangunan jalan baru dan peningkatan jalan dilaksanakan oleh penyelenggara jalan dengan berpedoman pada ketentuan yang ditetapkan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.*
- (3) Perlengkapan jalan yang berkaitan tidak langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 ayat (5) dilaksanakan oleh penyelenggara jalan sesuai kewenangannya.*

- **Spesifikasi Jalan**

### *Pasal 32*

- (1) Spesifikasi penyediaan prasarana jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (3) meliputi pengendalian jalan masuk, persimpangan sebidang, jumlah dan lebar lajur, ketersediaan median, serta pagar.*
- (2) Spesifikasi jalan bebas hambatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (3) meliputi pengendalian jalan masuk secara penuh, tidak ada persimpangan sebidang, dilengkapi pagar ruang milik jalan, dilengkapi dengan median, paling sedikit mempunyai 2 (dua) lajur setiap arah, dan lebar lajur paling sedikit 3,5 (tiga koma lima) meter.*
- (3) Spesifikasi jalan raya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (3) adalah jalan umum untuk lalu lintas secara menerus dengan pengendalian jalan masuk secara terbatas dan dilengkapi dengan median, paling sedikit 2 (dua) lajur setiap arah, lebar lajur paling sedikit 3,5 (tiga koma lima) meter.*
- (4) Spesifikasi jalan sedang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (3) adalah jalan umum dengan lalu lintas jarak sedang dengan pengendalian jalan masuk tidak dibatasi, paling sedikit 2 (dua) lajur untuk 2 (dua) arah dengan lebar jalur paling sedikit 7 (tujuh) meter.*



### **1.10.3. Peraturan Pemerintah Nomor 55 tahun 2012 Tentang Kendaraan**

*Paragraf 8*

*Penggunaan*

*Pasal 61*

- (1) Sepeda Motor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a hanya dapat digunakan untuk pengemudi dan 1 (satu) penumpang.*
- (2) Mobil Penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf b hanya digunakan untuk mengangkut paling banyak 7 (tujuh) penumpang selain pengemudi.*
- (3) Mobil Bus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf c hanya digunakan untuk mengangkut lebih dari 7 (tujuh) penumpang selain pengemudi.*
- (4) Mobil Barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf d digunakan untuk mengangkut barang.*
- (5) Kendaraan khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf e digunakan untuk keperluan Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Negara Republik Indonesia, alat berat dan kendaraan khusus untuk penyandang cacat.*

### **1.10.4. Peraturan Pemerintah Nomor 32 tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisa Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas**

*Pasal 33*

Perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 28 huruf b meliputi :

- a. Alat pemberi isyarat lalu lintas;
- b. Rambu lalu lintas;
- c. Marka jalan;
- d. Alat penerangan jalan;
- e. Alat pengendali pemakai jalan, terdiri atas :
  - 1) Alat pembatas kecepatan; dan
  - 2) Alat pembatas tinggi dan lebar kendaraan.
- f. Alat pengaman pemakai jalan , terdiri atas :
  - 1) Pagar pengaman;
  - 2) Cermin tikungan;
  - 3) Tanda patok tikungan (deliniator);
  - 4) Pulau pulau lalu lintas; dan
  - 5) Pita pengaduh.

## **1.10.5. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan**

### *Bagian Kedua*

#### *Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor*

##### *Pasal 4*

- (1) *Angkutan orang dengan menggunakan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a berupa sepeda motor, Mobil Penumpang, atau Mobil Bus.*
- (2) *Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilarang menggunakan Mobil Barang, kecuali dalam hal:*
  - a. *rasio Kendaraan Bermotor untuk Angkutan orang, kondisi wilayah secara geografis, dan prasarana jalan di provinsi atau kabupaten/kota belum memadai;*
  - b. *untuk pengerahan atau pelatihan Tentara Nasional Indonesia dan/atau Kepolisian Negara Republik Indonesia; atau*
  - c. *kepentingan lain berdasarkan pertimbangan Kepolisian Negara Republik Indonesia dan/atau Pemerintah Daerah.*

##### *Pasal 5*

- (1) *Rasio Kendaraan Bermotor untuk Angkutan orang yang belum memadai sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf a dalam hal kapasitas Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor berupa sepeda motor, Mobil Bus, dan Mobil Penumpang yang ada belum dapat memenuhi kebutuhan Angkutan orang.*
- (2) *Kondisi wilayah secara geografis yang belum memadai sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf a meliputi:*
  - a. *wilayah pegunungan, pesisir pantai, dan/atau daerah yang dilalui sungai kecil; dan*
  - b. *topografi kemiringan lahan sangat terjal.*
- (3) *Kondisi prasarana jalan yang belum memadai sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf a meliputi:*
  - a. *memiliki perkerasan yang sebagian atau seluruhnya rusak berat;*
  - b. *perkerasan jalan masih merupakan tanah asli; dan/atau*
  - c. *tanjakan dan/atau turunan jalan sangat curam.*
- (4) *Pengecualian penggunaan Mobil Barang untuk Angkutan orang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sampai dengan ayat (3) ditetapkan oleh bupati atau walikota sesuai dengan wilayah administratifnya berdasarkan pertimbangan dari Forum Lalu Lintas Angkutan Jalan kabupaten/kota.*

##### *Pasal 6*

*Penggunaan Mobil Barang untuk Angkutan orang dalam hal untuk pengerahan atau pelatihan Tentara Nasional Indonesia dan/atau Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf b dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.*

##### *Pasal 7*

- (1) *Kepentingan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) huruf c merupakan kepentingan yang memerlukan Mobil Barang secara segera untuk dapat digunakan sebagai Angkutan orang.*
- (2) *Kepentingan yang memerlukan Mobil Barang secara segera sebagaimana dimaksud pada ayat (1) digunakan dalam rangka mengatasi:*

- a. masalah keamanan;
- b. masalah sosial; atau
- c. keadaan darurat.

#### *Pasal 8*

- (1) *Penggunaan Mobil Barang untuk Angkutan orang dalam rangka mengatasi masalah keamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf a meliputi:*
  - a. *mobilisasi petugas keamanan; dan*
  - b. *evakuasi korban gangguan keamanan.*
- (2) *Penggunaan Mobil Barang untuk Angkutan orang dalam rangka mengatasi masalah sosial sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf b meliputi:*
  - a. *Angkutan saat aksi pemogokan massal; dan*
  - b. *Penertiban umum di bidang sosial.*
- (3) *Penggunaan Mobil Barang untuk Angkutan orang dalam rangka mengatasi keadaan darurat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf c meliputi evakuasi korban dan pengerahan bantuan.*
- (4) *Pengecualian penggunaan Mobil Barang untuk Angkutan orang ditetapkan oleh gubernur atau bupati/walikota berdasarkan pertimbangan Kepolisian Negara Republik Indonesia.*

#### *Pasal 9*

- (1) *Mobil Barang yang digunakan untuk Angkutan orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5, Pasal 6, dan Pasal 7 ayat (2) huruf a dan huruf b paling sedikit memenuhi persyaratan:*
  - a. *tersedianya tangga untuk naik dan turun;*
  - b. *tersedianya tempat duduk dan/atau pegangan tangan untuk semua Penumpang;*
  - c. *terlindungi dari sinar matahari dan/atau hujan; dan*
  - d. *tersedianya sirkulasi udara.*
- (2) *Angkutan orang dengan menggunakan Mobil Barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5, Pasal 6, dan Pasal 7 harus memperhatikan faktor keselamatan.*

#### **1.10.6. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 19/PRT/M/2011 Tentang Persyaratan Teknis Jalan Dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan**

*Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 19/PRT/M/2011 Tentang Persyaratan Teknis Jalan Dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan Pasal 33 ayat (3) tentang Perlengkapan jalan tidak wajib adalah lampu penerangan jalan umum, kecuali menjadi wajib pada tempat sebagai berikut:*

- a. *persimpangan;*
- b. *tempat yang banyak pejalan kaki;*
- c. *tempat parkir; dan*
- d. *daerah dengan jarak pandang yang terbatas.*

### **1.10.7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan**

#### *Pasal 55*

- (1) *Paku jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 6 ditempatkan pada :*
  - a. *Batas tepi jalur lalu lintas;*
  - b. *Marka membujur berupa garis putus-putus sebagai tanda peringatan;*
  - c. *Sumbu jalan sebagai pemisah jalur;*
  - d. *Marka membujur berupa garis utuh sebagai pemisah lajur bus;*
  - e. *Marka serong berupa chevron;*
  - f. *Pulau lalu lintas*
  
- (2) *Paku jalan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 ditempatkan dengan ketentuan:*
  - a. *Paku jalan dengan pemantul cahaya warna kuning ditempatkan pada pemisah jalur atau lajur lalu lintas;*
  - b. *Paku jalan dengan pemantul cahaya warna merah ditempatkan pada garis tepi di sisi kiri jalan menurut arah lalu lintas; dan*
  - c. *Paku jalan dengan pemantul cahaya warna putih ditempatkan pada garis tepi di sisi kanan jalan menurut arah lalu lintas.*

### **1.10.8. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 13 tahun 2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan**

#### *Pasal 20*

- (1) *Penilikan jalan meliputi:*
  - a. *pengamatan atas pemanfaatan dan kondisi bagian-bagian jalan;*
  - b. *pelaporan atas hasil pengamatan;*
  - c. *pengusulan tindakan yang diperlukan terhadap hasil pengamatan; dan*
  - d. *menerima keluhan/masukan/informasi dari masyarakat/pengguna jalan.*
  
- (2) *Penilikan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh penilik jalan yang diangkat oleh penyelenggara jalan atau instansi berwenang yang ditunjuk oleh penyelenggara jalan.*
  
- (3) *Pengamatan jalan sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) huruf a dilakukan pada bagian-bagian jalan setiap hari*
  
- (4) *Pelaporan atas hasil pengamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b disampaikan secara tertulis kepada penyelenggara jalan atau instansi yang berwenang paling lambat tanggal 10 (sepuluh) setiap bulan.*
  
- (5) *Apabila terjadi suatu kejadian yang mengakibatkan gangguan terhadap keselamatan pengguna jalan dan keamanan konstruksi jalan, paling lambat dalam waktu 1 (satu) hari sejak terjadinya gangguan tersebut, penilik jalan harus melakukan hal-hal sebagai berikut:*
  - a. *melaporkan kepada penyelenggara jalan atau instansi yang berwenang;*
  - b. *memasang rambu peringatan sementara sesuai pedoman yang berlaku di lokasi adanya gangguan tersebut sebelum penanganan perambuan*

*selengkapnya dilakukan oleh satuan kerja penanganan jalan atau satuan kerja lain yang ditetapkan oleh penyelenggara jalan sesuai wilayah kerjanya; dan*

*c. Mengusulkan tindakan yang perlu diambil atas pelaporan dari hasil pengamatan kepada penyelenggara jalan atau instansi yang berwenang.*

*(6) Gangguan terhadap keselamatan pengguna jalan dan keamanan konstruksi jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (5) meliputi:*

*a. kerusakan jalan, bangunan pelengkap dan perlengkapan jalan;*

*b. kejadian alam seperti longsor, pohon tumbang, kebakaran; dan/atau*

*c. kegiatan manusia seperti pendirian bangunan dan atribut, antara lain tugu, gapura, gardu, rumah, pasar, tiang, papan reklame, bendera dan umbul-umbul.*

## 2. ANALISIS

Analisis dilakukan berdasarkan fakta dan informasi yang berhasil dikumpulkan serta mempertimbangkan keterangan para saksi. Selain itu, analisis komprehensif yang dilakukan juga memadukan suatu pendekatan asumsi dan perhitungan yang sesuai dengan pokok permasalahan sehingga faktor-faktor yang berkontribusi pada kecelakaan ini dapat ditemukan. Dengan demikian beberapa faktor yang akan dibahas adalah sebagai berikut:

### 2.1 FAKTOR MANUSIA

Waktu kerja pengemudi dan pengalaman mengemudi

Aktivitas Pengemudi Mobil Barang	Kamis	Waktu Mengemudi	Istirahat	Jumat	Waktu Mengemudi	Istirahat	Sabtu	Waktu Mengemudi
Pengemudi 1	22.00 – 06.00	8 jam	10,5 jam	16.30 – 19.00	1,5 jam		0	0
Pengemudi 2	0	0	0	06.00 – 13.00	7 jam	1 jam	04.00 – 06.00	2 jam
				14.00 – 16.30	3,5 jam	1,5 jam		
				19.00 – 20.00	1 jam	0		
				20.00 – 04.00	0	8 jam		
Pengemudi 3				13.00 – 14.00	1 jam			

Dari hasil wawancara dengan penumpang *pickup* diperoleh informasi bahwa bahwa pengemudi 1 (satu), 2 (dua) dan 3 (tiga) *pickup* kurang mengenal kondisi jalan yang akan dilalui seperti konfigurasi alinyemen vertikal dan horizontal mulai dari perbatasan antara Kalimantan Barat dengan Kalimantan Tengah sampai dengan Palangkaraya. Ketiga orang pengemudi *pickup* tersebut terbiasa mengemudi di wilayah Pontianak dengan jarak dekat.

Pada tabel diatas dapat dilihat bahwa pengemudi II paling banyak waktu mengemudinya dibandingkan dengan pengemudi lainnya. Pada hari Jumat 2 Februari 2018 pengemudi II mengemudikan kendaraan selama 11,5 jam dengan waktu istirahat selama 2,5 jam di mushola. Waktu istirahat pengemudi II belum tentu mempunyai kualitas istirahat yang baik sehingga pengemudi II berpotensi mengalami kelelahan

Pada saat kecelakaan terjadi, *pickup* dikemudikan oleh pengemudi II. Meskipun pada jumat malam pengemudi II beristirahat selama 8 (delapan) jam mulai pukul 20.00 WIB – 04.00 WIB bukan berarti istirahat yang dilakukan pengemudi II optimal. Terlebih pengemudi melakukan istirahat di mushola. Sebagaimana yang dikatakan oleh Dr. Andreas Prasadja, seorang narasumber dalam suatu diskusi dengan tema "Mengantuk itu Bahaya", menyatakan bahwa terdapat perbedaan definisi antara mengantuk dan kelelahan. Fatigue atau kelelahan dapat diartikan bahwa tubuh membutuhkan waktu untuk beristirahat sejenak.

Apabila seseorang mengalami kelelahan maka dirinya belum tentu harus tidur. Seseorang dapat saja mengatasi kelelahan yang timbul dengan menghirup udara segar atau melakukan sesuatu yang dapat mengalihkan perhatian. Kelelahan berbeda hal dengan mengantuk. Mengantuk adalah suatu fase dimana seseorang akan berkurang

tingkat kesadarannya dikarenakan tubuhnya membutuhkan waktu untuk beristirahat total, berhenti dari semua kegiatan yang dilakukan. Mengantuknya seseorang menandakan bahwa tubuhnya memerlukan tidur untuk beristirahat.

Seseorang yang sudah mengantuk dapat diartikan bahwa yang bersangkutan kurang tidur. Akan tetapi, kurang tidurnya seseorang bukan berarti jam tidur seseorang tersebut sedikit. Terdapat banyak kasus ditemukan dimana seseorang yang sudah tidur selama 7 (tujuh) jam pada malam hari namun keesokan harinya masih tetap mengantuk. Dengan demikian, terdapat berbagai hal yang dapat menyebabkan seseorang mengantuk selain kurang tidurnya seseorang.

Salah satu contoh penyebab mengantuknya seseorang yang terkait dengan masalah tidur adalah mengenai kualitas atau tidaknya tidur seseorang. Kualitas tidur seseorang yang baik adalah jika dilakukan dalam posisi yang sesuai dengan ketentuan serta jika dilakukan di tempat tidur yang sesuai dengan ukuran postur badannya. Lain halnya apabila seorang pengemudi tidur di tempat peristirahatan. Kualitas tidurnya belum tentu terjamin apalagi jika posisi tidurnya dilakukan sambil duduk.

Terdapat efek negatif dari kurang tidurnya seseorang. Reaksi dan konsentrasi dapat menurun secara drastis. Bahaya terhadap keselamatan dapat timbul dari efek negatif ini terutama jika terjadi pada seorang pengemudi kendaraan. Menurunnya reaksi dan konsentrasi dapat berakibat pada terjadinya kesalahan dalam pengambilan keputusan atau melakukan tindakan antisipasi terhadap kondisi kritis yang ada di jalan. Selain membahayakan diri sendiri, pengemudi yang mengantuk juga dapat membahayakan pengguna jalan yang lain.

## **2.2 FAKTOR PRASARANA (JALAN DAN KELENGKAPANNYA)**

### **a. Karakteristik Ruas Jalan**

Berdasarkan hasil investigasi di lokasi terjadinya kecelakaan, diperoleh data spesifikasi jalan sebagai berikut: jalan raya Tjilik Riwut terdiri dari 2 jalur dan 2 arah dengan lebar jalan 6 (enam) meter dan lebar bahu jalan 5,5 meter sehingga total lebar badan jalan 11,5 meter. Dalam hal ini lebar badan jalan sudah sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan Pasal 13 Ayat 1 bahwa jalan arteri primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 60 kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 11 meter.

### **b. Paku Jalan**

Berdasarkan hasil investigasi di lapangan kondisi marka jalan di beberapa titik lokasi kecelakaan ada yang masih baik kondisinya tetapi ada juga di beberapa titik markanya sudah terlihat pudar. Untuk memudahkan pengemudi mengetahui batas jalur lalu lintasnya terlebih pada malam hari, maka diperlukan paku jalan.

### **c. Rambu-rambu lalu lintas**

Tidak ditemukan rambu-rambu lalu lintas sebagai alat bantu bagi pengemudi di sekitar 200 meter sebelum dan sesudah lokasi terjadinya kecelakaan, terutama rambu peringatan bahwa kondisi ruas jalan tersebut terdapat tikungan, tanjakan dan turunan. Selain itu diperlukan rambu peringatan tambahan untuk meningkatkan kewaspadaan pengguna jalan diantaranya adalah rambu pembatas kecepatan, papan tambahan untuk menurunkan kecepatan dan *warning light*.

## 2.3 FAKTOR KENDARAAN

Pickup seharusnya diperuntukkan untuk mengangkut barang, namun dalam kasus ini digunakan untuk mengangkut penumpang dengan posisi penumpang di belakang. Posisi duduk penumpang tidak menyebar merata pada setiap titikny menyebabkan kendaraan saat menikung berpotensi tidak stabil, terlebih saat kecepatan kendaraan diatas kecepatan rencana jalan yang ditetapkan. Hal ini menyebabkan pengemudi akan kesulitan untuk mengontrol kendaraan sehingga keluar dari badan jalan. Hal ini diperberat oleh kondisi pengemudi yang tidak prima sehingga pergerakan kendaraan sulit diantisipasi secara sempurna.

Sebagaimana yang tercantum dalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan, bahwa definisi dari mobil barang adalah kendaraan bermotor yang dirancang sebagian atau seluruhnya untuk mengangkut barang. Dan pada Paragraf 8 Penggunaan Pasal 61 Ayat 4 bahwa mobil barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat 1 huruf d digunakan untuk mengangkut barang.

Mobil barang dapat diijinkan untuk mengangkut orang jika memenuhi persyaratan sebagaimana yang tercantum dalam Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Barang Pasal 9 Ayat 1 bahwa Mobil barang yang digunakan untuk Angkutan orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5, Pasal 6, dan Pasal 7 ayat (2) huruf a dan huruf b paling sedikit memenuhi persyaratan:

- a. tersedianya tangga untuk naik dan turun;
- b. tersedianya tempat duduk dan/atau pegangan tangan untuk semua Penumpang;
- c. terlindungi dari sinar matahari dan/atau hujan; dan
- d. tersedianya sirkulasi udara.

Dan Pasal 9 Ayat 2 "Angkutan orang dengan menggunakan Mobil Barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5, Pasal 6, dan Pasal 7 harus memperhatikan faktor keselamatan".



---

## **3. KESIMPULAN**

---

### **3.1 TEMUAN**

1. Ketiga orang pengemudi pick up kurang memiliki pengalaman dalam melintasi rute jalan.
2. Waktu mengemudi pengemudi II melebihi waktu mengemudi yang telah ditentukan.
3. Pick up digunakan tidak sesuai dengan peruntukannya.
4. Kabin penumpang diisi oleh 3 orang penumpang.
5. Posisi duduk penumpang di bak pick up tidak merata.
6. Ruas jalan Tjilik Riwut sekitar 200 meter sebelum dan sesudah lokasi terjadinya kecelakaan, tidak ditemukan rambu-rambu lalu lintas sebagai alat bantu bagi pengemudi, terutama rambu peringatan bahwa kondisi ruas jalan tersebut terdapat tikungan, tanjakan dan turunan.
7. Spesifikasi jalan sudah sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan Pasal 13 Ayat 1.
8. Tidak ditemukan LPJU di sekitar lokasi kecelakaan.
9. Beberapa marka jalan pada lokasi kejadian kecelakaan mulai terhapus.

### **3.2 FAKTOR YANG BERKONTRIBUSI**

1. Pengemudi kedua mengalami kelelahan saat terjadi kecelakaan.
2. Penggunaan pick up tidak sesuai dengan peruntukannya.

### **3.3 PENYEBAB TERJADINYA KECELAKAAN**

Dari hasil investigasi dapat disimpulkan bahwa kecelakaan disebabkan oleh pengemudi kedua yang mengalami kelelahan. Hal ini mengakibatkan pengemudi kehilangan kendali saat mendahului kendaraan di depannya dan bertabrakan dengan mobil truk yang melaju dari arah yang berlawanan. Selain itu, penggunaan pick up tidak sesuai dengan peruntukannya.

### **3.4 FATALITAS**

Fatalitas tinggi pada korban kecelakaan diakibatkan karena kendaraan yang digunakan bukan peruntukannya untuk mengangkut penumpang.

---

## 4. REKOMENDASI

---

Untuk mencegah terulangnya kecelakaan tersebut disampaikan rekomendasi kepada pihak-pihak terkait sebagai berikut:

**a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan**

Agar melakukan pemasangan rambu-rambu peringatan seperti peringatan terdapat tikungan, tanjakan dan turunan. Selain itu rambu peringatan batas kecepatan maximum (dibawah kecepatan rencana) sebelum dan sesudah lokasi terjadinya kecelakaan, dan papan himbauan yang dianggap perlu guna meningkatkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas.

**b. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian PUPERA**

Agar melakukan pemasangan paku jalan di sekitar lokasi kejadian kecelakaan.

**c. Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah**

- 1) Agar melakukan koordinasi dengan Kepolisian setempat untuk melakukan pengawasan penggunaan mobil pick up sesuai dengan peruntukannya sebagaimana yang tercantum dalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan Pasal 61 Ayat 4.
- 2) Agar melakukan kordinasi dengan Dinas Perhubungan Kota/Kabupaten untuk melakukan sosialisasi Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 90 Ayat 1 tentang **waktu kerja dan istirahat pengemudi** kepada operator angkutan umum dan angkutan barang.

**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](mailto:knkt@dephub.go.id)

ISBN  
BARCODE