



**KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI
REPUBLIK INDONESIA**

LAPORAN AKHIR

KNKT.19.01.02.01

Laporan Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

KECELAKAAN TUNGGAL MOBIL BUS A 7520 CS

**DI JALAN TOL CIPULARANG KM 70+400 B, KECAMATAN BABAKAN,
KABUPATEN PURWAKARTA, PROVINSI JAWA BARAT, REPUBLIK INDONESIA
TANGGAL 28 JANUARI 2019**

2020

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

KATA PENGANTAR

Puji syukur dipanjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa dengan telah selesainya penyusunan Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Tunggal Mobil Bus A 7520 CS, di Jalan Tol Cipularang KM 70+400 B, Kecamatan Babakan, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat pada tanggal 28 Januari 2019.

Bahwa tersusunnya Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini sebagai pelaksanaan dari amanah atau ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan.

Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini merupakan hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang memuat antara lain; informasi fakta, analisis fakta penyebab paling memungkinkan terjadinya kecelakaan transportasi, saran tindak lanjut untuk pencegahan dan perbaikan, serta lampiran hasil investigasi dan dokumen pendukung lainnya. Didalam laporan ini dibahas mengenai kejadian kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tentang apa, bagaimana, dan mengapa kecelakaan tersebut terjadi serta temuan tentang penyebab kecelakaan beserta rekomendasi keselamatan kepada para pihak untuk mengurangi atau mencegah terjadinya kecelakaan dengan penyebab yang sama agar tidak terulang dimasa yang akan datang. Penyusunan laporan akhir ini disampaikan atau dipublikasikan setelah meminta tanggapan dan atau masukan dari regulator, operator, pabrikan sarana transportasi dan para pihak terkait lainnya.

Demikian Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini dibuat agar para pihak yang berkepentingan dapat mengetahui dan mengambil pembelajaran dari kejadian kecelakaan ini.

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.

Jakarta, 24 November 2020

KETUA KOMITE NASIONAL
KESELAMATAN TRANSPORTASI



SOERJANTO TJAHHJONO

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI.....	ii
DAFTAR GAMBAR.....	iv
DAFTAR TABEL	v
DAFTAR SINGKATAN DAN ISTILAH.....	vi
SINOPSIS.....	1
I. INFORMASI FAKTUAL.....	2
I.1 KRONOLOGI KEJADIAN	4
I.2 INFORMASI KORBAN.....	4
I.3 INFORMASI KENDARAAN.....	4
I.3.1 DATA TEKNIS MOBIL BUS A-7520-CS	4
I.3.2 INFORMASI PENGEMUDI MOBIL BUS.....	5
I.4 RIWAYAT PERJALANAN MOBIL BUS.....	5
I.5 INFORMASI BENTURAN DAN JEJAK BAN (<i>SKID MARK</i>).....	5
I.6 INFORMASI KERUSAKAN SARANA DAN PRASARANA	7
I.7 INFORMASI PRASARANA, SARANA DAN LINGKUNGAN.....	9
I.7.1 Prasarana Jalan Raya.....	9
I.7.2 Perlengkapan Jalan.....	10
I.7.3 Lingkungan Jalan	10
I.8 INFORMASI CUACA	11
I.9 INFORMASI TAMBAHAN.....	11
I.9.1. Riwayat Kecelakaan.....	11
I.9.2. Keterangan Saksi.....	13
I.9.3. Informasi Perundang-undangan	15
II. ANALISIS.....	19
II.1 KOMPETENSI DAN PENGALAMAN MENGENAL	19
II.2 KONDISI FISIK PENGEMUDI	19
II.3 KECEPATAN KENDARAAN.....	20
II.4 <i>SUPERSTRUCTURE</i>	20
II.5 PENGGUNAAN SABUK KESELAMATAN	21
II.6 KONDISI PAGAR PENGAMAN JALAN (<i>GUARDRAIL</i>)	21
II.7 SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN.....	23
II.8 PELATIHAN PENGEMUDI	24
III. KESIMPULAN.....	25
III.1 TEMUAN	25

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

III.2 FAKTOR YANG BERKONTRIBUSI	25
III.3 PENYEBAB TERJADINYA KECELAKAAN.....	26
III.4 PENYEBAB TERJADINYA FATALITAS	26
IV. TINDAKAN KESELAMATAN.....	27
V. REKOMENDASI	28
V.1 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan	28
V.1 PT. Jasa Marga (Persero)	28
V.2 PT. Arimbi Jaya Agung	28
VI. DAFTAR PUSTAKA	29
LAMPIRAN	30

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Kronologis Kejadian Kecelakaan	11
Gambar 2. Titik Kejadian Kecelakaan	12
Gambar 3. Lokasi Kejadian Kecelakaan	12
Gambar 4. Kondisi Mobil Bus Setelah Kejadian Kecelakaan.....	13
Gambar 5. Jejak Ban (<i>Skid Mark</i>)	15
Gambar 6. Kerusakan <i>Guardrail</i>	15
Gambar 7. Mobil Tampak Samping.....	16
Gambar 8. Bagian Dalam Mobil Bus	16
Gambar 9. Sistem Kemudi Rusak	17
Gambar 10. Sistem Pengereman.....	17
Gambar 11. Kondisi Bagian Kampas Rem Mobil Bus	18
Gambar 12. Kondisi Ruas Jalan sekitar 150 Meter Dari Lokasi Kejadian	19
Gambar 13. Kondisi Lingkungan di Sekitar Lokasi Kecelakaan.....	19
Gambar 14. Tampilan di layar monitor data GPS jam 09.26 wib	29
Gambar 15. Bekas Gesekan Badan Mobil Bus Dengan Pagar Pengaman	31
Gambar 16. Komponen Pagar Pengaman Terlepas	32
Gambar 17. Tiang Penyangga Pagar Pengaman Roboh	32

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Data Jumlah dan Rincian Korban Kecelakaan	4
Tabel 2. Perjalanan mobil bus A-7520-CS dari tanggal 25 - 28 Januari 2019	5
Tabel 3. Riwayat Kecelakaan Bus PT. Arimbi Jaya Agung	11

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

DAFTAR SINGKATAN DAN ISTILAH

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

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

SINOPSIS

Pada hari Senin, 28 Januari 2019 pukul 07.00 WIB mobil bus Bima Suci A-7520-CS tujuan Bandung – Merak yang selanjutnya disebut mobil bus, berangkat dari terminal Leuwi Panjang, Bandung, Jawa Barat menuju Merak, Banten. Mobil bus ketika keluar terminal Leuwi Panjang awalnya membawa 4 (empat) orang penumpang. Kemudian bus kembali berhenti dan mengangkut penumpang berjumlah 28 orang di agen daerah Pasir Koja. Pada pukul 07.30 WIB saat tiba di rest area KM. 88 jalur B jalan tol Cipularang, mobil bus berhenti untuk melakukan cek jumlah penumpang. Sekitar Pukul 08.45 WIB mobil bus istirahat di rest area KM. 72 jalur B sekaligus untuk melakukan cek jumlah penumpang. Kemudian mobil bus melanjutkan perjalanan, sampai di sekitar KM. 68 saat itu mobil bus berada di lajur kanan, ketika hendak mendahului ke lajur kiri, terdapat mobil pribadi di depannya, mobil bus kembali mengambil lajur kiri yang merupakan bahu jalan, ketika mobil bus berpindah ke bahu jalan, mobil bus menabrak *guardrail* dan terus melaju sampai (masuk) ke parit sisi jalan tol pada KM. 70+400 dengan kondisi akhir posisi bus terbalik, bagian depan bus berputar arah dan bagian atas bus terlepas. Kecelakaan terjadi sekitar pukul 09.30 WIB. Saat kejadian cuaca hujan dengan intensitas sedang.

Kecelakaan ini mengakibatkan 7 (tujuh) orang meninggal dunia, 4 (empat) orang meninggal dunia di lokasi kejadian, 2 (tiga) orang penumpang meninggal di Rumah Sakit Siloam, Purwakarta, 1 (satu) orang penumpang meninggal di Rumah Sakit Thamrin. 25 orang mengalami luka berat termasuk pengemudi. Korban di bawa ke RS. Siloam, RS. Thamrin dan RS. Ramahadi.

Berdasarkan hasil investigasi, faktor-faktor yang berkontribusi dalam kecelakaan ini disebabkan oleh tata cara mendahului dari sisi kiri dan menggunakan bahu jalan sehingga menabrak *guardrail* dan masuk ke parit.

Fatalitas pada korban kecelakaan diakibatkan karena *superstructure* mobil bus belum mampu untuk menahan ketika mobil bus mengalami benturan sehingga atap kendaraan dan kursi kendaraan terlepas, serta tidak adanya sabuk keselamatan di kursi penumpang hingga menyebabkan penumpang terlempar saat mobil bus terguling.

Pada kasus kecelakaan ini, rekomendasi keselamatan sebagai *output* dari laporan investigasi diberikan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, PT. Jasa Marga (Persero), dan PT. Arimbi Jaya Agung.

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

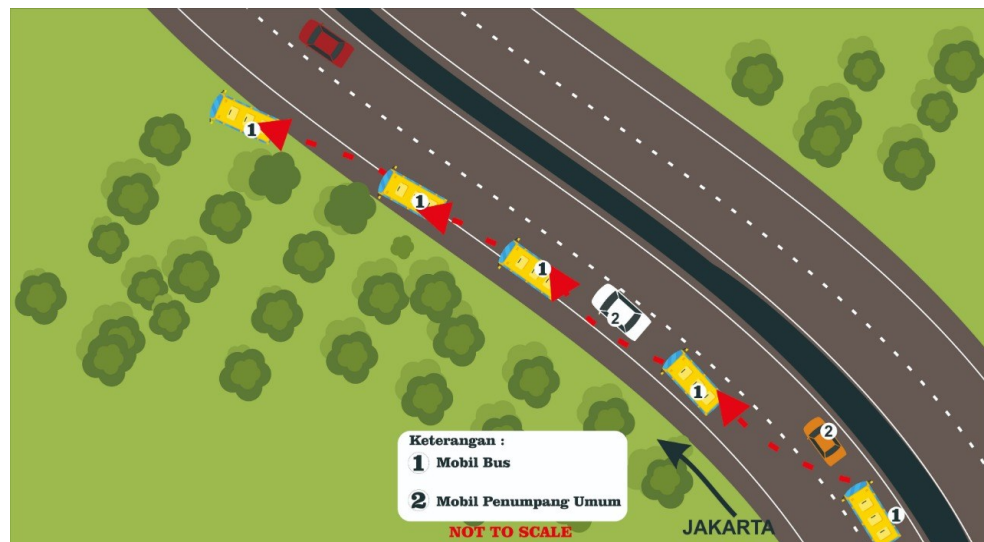
Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

I. INFORMASI FAKTUAL

I.1 KRONOLOGI KEJADIAN

Pada hari Senin, 28 Januari 2019 pukul 07.00 WIB mobil bus Bima Suci A-7520-CS tujuan Bandung – Merak yang selanjutnya disebut mobil bus, berangkat dari terminal Leuwi Panjang, Bandung, Jawa Barat menuju Merak, Banten. Mobil bus ketika keluar terminal Leuwi Panjang awalnya membawa 4 (empat) orang penumpang. Kemudian bus kembali berhenti dan mengangkut penumpang berjumlah 28 orang di agen daerah Pasir Koja. Pada pukul 07.30 WIB saat tiba di rest area KM. 88 jalur B jalan tol Cipularang, mobil bus berhenti untuk melakukan cek jumlah penumpang. Sekitar Pukul 08.45 WIB mobil bus istirahat di rest area KM. 72 jalur B sekaligus untuk melakukan cek jumlah penumpang. Kemudian mobil bus melanjutkan perjalanan, sampai di sekitar KM. 68 mobil bus berada di lajur kanan, ketika hendak mendahului ke lajur kiri, terdapat mobil pribadi di depannya, mobil bus kembali mengambil lajur kiri yang merupakan bahu jalan, ketika mobil bus berpindah ke bahu jalan, mobil bus menabrak *guardrail* dan terus melaju sampai (masuk) ke parit sisi jalan tol pada KM. 70+400 B dengan kondisi akhir posisi bus terbalik, bagian depan bus berputar arah dan bagian atas bus terlepas. Kecelakaan terjadi sekitar pukul 09.30 WIB. Saat kejadian cuaca hujan dengan intensitas sedang.

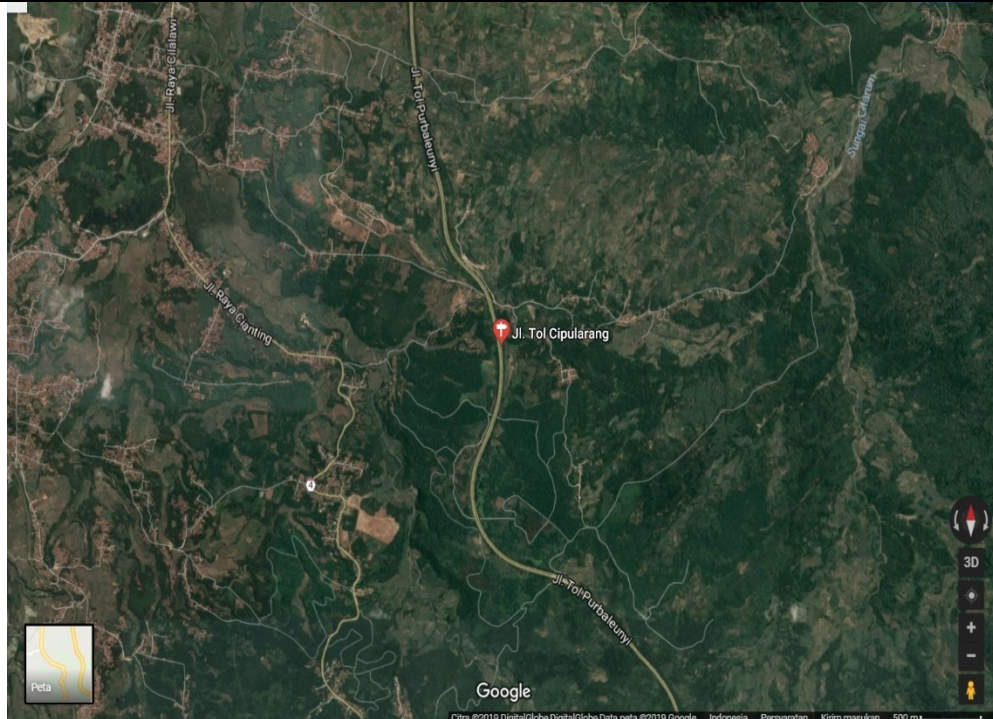
Kecelakaan ini mengakibatkan 7 (tujuh) orang meninggal dunia, 4 (empat) orang meninggal dunia di lokasi kejadian, 2 (tiga) orang penumpang meninggal di Rumah Sakit Siloam, Purwakarta, 1 (satu) orang penumpang meninggal di Rumah Sakit Thamrin. 25 orang mengalami luka berat termasuk pengemudi. Korban di bawa ke RS. Siloam, RS. Thamrin dan RS. Ramahadi.



Gambar 1. Kronologis Kejadian Kecelakaan

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019



Gambar 2. Titik Kejadian Kecelakaan



Gambar 3. Lokasi Kejadian Kecelakaan

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019



Gambar 4. Kondisi Mobil Bus Setelah Kejadian Kecelakaan

I.2 INFORMASI KORBAN

Rincian jumlah korban dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 1. Data Jumlah dan Rincian Korban Kecelakaan

Kondisi	Mobil Bus		Jumlah
	Awak	Penumpang	
Meninggal	-	7	7
Luka - luka	1	25	26
Jumlah Total			33

I.3 INFORMASI KENDARAAN

I.3.1 DATA TEKNIS MOBIL BUS A-7520-CS

Jenis Kendaraan	: Mobil Bus
Nomor Kendaraan	: A 7520 CS
Merk	: Hino/ RK8 J5KA / 2013
Chassis/Type/Tahun	
Nomor Rangka	: MJERK8JSKDJN15545
Nomor Mesin	: JO8EUFJ51867
Isi Silinder	: 7684 cc
GVW/JBB	: 14.700 kg
GCW/JBKB	: 37.400 kg
Berat kosong	: 5.180 kg
Kelas Jalan	: I
Konfigurasi sumbu	: 1.1
Ukuran ban	: 11R22,5-16PR
Bahan Bakar	: Solar
SRUT	: SK.2312/AJ.402/DRJD/2009
Daya Angkut Orang	: 44 orang

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

I.3.2 INFORMASI PENGEMUDI MOBIL BUS

Umur	:	39 Tahun
Jenis Kelamin	:	Laki-laki
Pengalaman	:	15 Tahun
SIM	:	B I Umum

I.4 RIWAYAT PERJALANAN MOBIL BUS

Berdasarkan data dari Manajemen PO. Bima Suci, didapatkan data perjalanan mobil bus dari tanggal 25 – 28 Januari 2019. Data tersebut dapat dilihat pada tabel 2 berikut ini.

Tabel 2. Perjalanan mobil bus A-7520-CS dari tanggal 25 - 28 Januari 2019

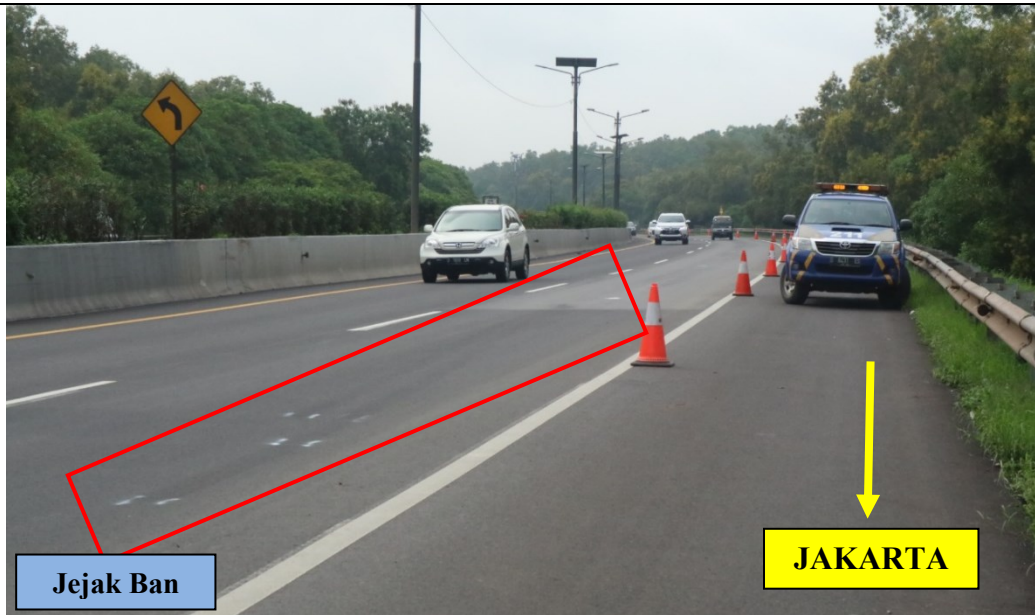
No.	Tanggal & jam	Posisi	Keterangan
1.	25/1/2019 17.15 wib	Pool bus Arimbi, samping pasar induk caringin Jl. Soekarno Hatta Bandung	Berhenti/parkir 4 jam 15 menit
2.	25/1/2019 21.33 wib	Bus bergerak menuju Tol Cipularang	Berangkat dari Bandung Durasi 0 jam 0 menit
3.	25/1/2019 22.30 wib	Bus berhenti di rest area km.97	Pos pemeriksaan
4.	26/1/2019 01/23 wib	Bus tiba di pool cikokol tangerang	Durasi 3 jam 50 menit
5.	26/1/2019 01.56 wib	Bus bergerak ke Serang	Berhenti/parkir 0 jam 23 menit
6.	26/1/2019 04.00 wib	Bus tiba di pool tanjung gerem serang	Durasi 2 jam 4 menit
7.	26/1/2019 18.42 wib	Bus bergerak ke tol tangerang	Berhenti/parkir 14 jam 42 menit
8.	26/1/2019 21.17 WIB	Bus tiba di Pool bus Arimbi, samping pasar induk caringin Jl. Soekarno Hatta Bandung	Durasi 3 jam 35 menit
9.	27/1/2019 22.50 wib	Bus bergerak ke Terminal Leuwi Panjang Bandung	Berhenti/parkir 25 jam 33 menit
10.	28/1/2019 04.44 wib	Bus di jalur trayek merak	Berhenti/parkir 5 jam 54 menit
11.	28/1/2019 08.00 wib	Bus bergerak menuju tol Cipularang	
12.	28/1/2019 09.10 wib	Bus berhenti di rest area km.72	Pos pemeriksaan
13.	29/1/2019 09.25 wib	Bus mengalami kecelakaan	Durasi 1 jam 25 menit
14.	29/1/2019 09.26 wib	Data GPS terhenti	

I.5 INFORMASI BENTURAN DAN JEJAK BAN (SKID MARK)

Kecelakaan mengakibatkan kerusakan *guardrail* sepanjang 25,7 meter. Mobil bus masuk ke dalam parit, terbalik dan bagian atas kendaraan terlepas. Jarak mobil bus dari titik benturan *guardrail* ke posisi terakhir sejauh 26,1 meter dengan kedalaman parit sekitar 6 (enam) meter. Di lokasi terjadinya kecelakaan terdapat jejak ban / *skid mark* sepanjang 20,59 meter.

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019



Gambar 5. Jejak Ban (Skid Mark)



Gambar 6. Kerusakan Guardrail

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

I.6 INFORMASI KERUSAKAN SARANA DAN PRASARANA

Berdasarkan hasil pemeriksaan di lapangan, mobil bus mengalami kerusakan pada beberapa bagian :

- a. Rangka dan *Body*
 - 1) Atap bus terlepas
 - 2) Bagian depan terdeformasi
 - 3) Bagian belakang terdeformasi
 - 4) Kaca depan dan samping pecah
 - 5) Pintu pengemudi kanan dan kiri rusak
 - 6) Sistem kemudi rusak



Gambar 7. Mobil Tampak Samping



Gambar 8. Bagian Dalam Mobil Bus

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019



Gambar 9. Sistem Kemudi Rusak



Gambar 10. Sistem Pengereman

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019



Gambar 11. Kondisi Bagian Kampas Rem Mobil Bus

I.7 INFORMASI PRASARANA, SARANA DAN LINGKUNGAN

I.7.1 Prasarana Jalan Raya

Nama Jalan	:	Jalan Tol Cipularang Km 70+400 B Desa Cigelam Kecamatan Babakan Cikao Kabupaten Purwakarta
Kelas Jalan	:	I
Status Jalan	:	Nasional
Fungsi Jalan	:	Arteri Primer
Lebar Jalan	:	9 meter
Lebar Bahu Jalan	:	2,8 meter
Pola Arus Lalu Lintas	:	4 (empat) lajur 2 (dua) arah bermedian
Konstruksi Perkerasan Jalan	:	Aspal
Kondisi Permukaan Jalan	:	Rata
Tipe Perkerasan Bahu Jalan	:	Aspal

Ruas jalan Tol Cipularang Km 70+400 B merupakan jalan Nasional, dengan kelandaian di lokasi kecelakaan sebesar 3-4 %.

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019



Gambar 12. Kondisi Ruas Jalan sekitar 150 Meter Dari Lokasi Kejadian

I.7.2 Perlengkapan Jalan

Pada lokasi terjadinya kecelakaan :

1. Marka Jalan
Terdapat marka utuh (tepi) dan marka putus-putus (pembagi lajur).
2. Lampu Penerangan Jalan Umum
Terdapat fasilitas Lampu Penerangan Jalan Umum (LPJU).
3. Median Jalan dan *Guardrail*
Terdapat median permanen pemisah jalur dan *guardrail*.

I.7.3 Lingkungan Jalan

Kondisi lingkungan ruas jalan tol Cipularang Km 70+400 B merupakan lahan kosong yang ditumbuhi semak belukar.



Gambar 13. Kondisi Lingkungan di Sekitar Lokasi Kecelakaan

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

I.8 INFORMASI CUACA

Pada saat terjadinya kecelakaan cuaca hujan.

I.9 INFORMASI TAMBAHAN

I.9.1. Riwayat Kecelakaan

Sebelum kejadian kecelakaan ini, telah terjadi beberapa kecelakaan yang dialami oleh Bus Arimbi yang merupakan satu manajemen perusahaan dengan Bus Bima Suci dibawah PT. Arimbi Jaya Agung. Adapun riwayat kecelakaan tercantum pada tabel dibawah ini.

Tabel 3. Riwayat Kecelakaan Bus PT. Arimbi Jaya Agung

No	Bus	Tanggal	Lokasi	Jenis Kecelakaan	Jumlah Korban	Penyebab Kecelakaan	Sumber Informasi
1	Bus Arimbi B 7750 BW	15 Agustus 2011	Exit Tol Tangerang	Kecelakaan Tunggal (Terguling)	1 MD, 2 LB	Bus tiba-tiba oleng (kehilangan kendali)	http://www.tribunnews.com/metropolitan/2011/08/15/bus-terguling-di-tangerang-satu-tewas-tergencet
2	Bus Arimbi B 7475 IS	23 Agustus 2011	Jalan Tol Tangerang-Merak KM 81	Kecelakaan Tunggal (Terguling)	15 luka	Bus tiba-tiba oleng (kehilangan kendali)	https://sp.beritasatu.com/nasional/bus-arimbi-nyemplung-ke-parit-15-penumpang-luka-luka/10623
3	Bus Arimbi A 7821 A	25 Maret 2012	Jalan Tol Cikampek KM 60	Kecelakaan Tunggal (Terguling)	15 Luka	Pengemudi mengantuk	http://tvberitam.com.blogspot.com/2012/03/bus-arimbi-jurusan-bandung-merak_25.html
4	Bus Arimbi B 7552 WB	18 November 2012	Jalan Tol Cipularang KM. 82+850 Purwakarta	Tabrakan dengan truk	1 LB, 1 LR	Pengemudi tidak berhati-hati	http://www.radar-karawang.com/2012/11/4-kendaraan-tabrakan-di-cipularang-satu.html
5	Bus Arimbi B 7374 BW	11 April 2015	Jalan Tol Jagorawi, KM 37,6	Tabrakan dengan Truk Crane	-	Bus melaju kencang dan menabrak truk crane	https://jabar.pojoksatu.id/bogor/2015/04/13/menyusul-di-kiri

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

No	Bus	Tanggal	Lokasi	Jenis Kecelakaan	Jumlah Korban	Penyebab Kecelakaan	Sumber Informasi
						yang berhenti	arimbi-tabrak-crane/
6	Bus Arimbi	1 September 2016	Jalan Tol Cipularang KM. 88 Purwakarta	Tabrakan dengan truk	4 orang luka	Pengemudi ugal-ugalan	https://www.merdeka.com/peristiwa/sopir-ugalan-bus-arimbi-tabrak-truk-di-tol-cipularang.html
7	Bus Arimbi B 7401 BGA	26 September 2017	Jalan Tol Cipularang KM. 77+300 Purwakarta	Kecelakaan Tunggal (Terguling)	1 MD, 3 LR, 1 LB	Bus melaju kencang pada saat hujan kemudian kehilangan kendali	https://daerah.sindonews.com/read/1243202/21/bus-arimbi-terguling-di-cipularang-1-orang-tewas-1506440262
8	Bus Arimbi B 7103 BCA	22 Desember 2017	Jalan Raya Serang-Jakarta, (depan Kampus Untirta) Kota Serang, Provinsi Banten	Bus Terbakar	-	Korsleting lampu	https://kabar6.com/bus-arimbi-terbakar-di-kota-serang/
9	Bus Arimbi	4 Februari 2018	KM 01/400 lajur kanan, Tol Janger Tomang arah Kebon jeruk	Bus menabrak mobil pribadi	-	-	https://news.detik.com/berita/d-3849739/bus-tabrak-mobil-di-tol-tomang-kemungkinan-lalu-lintas-padat
10	Bus Arimbi B 7774 IW	17 Juli 2018	Jalan Tol Jakarta-Cikampek KM 43	Tabrakan beruntuk Bus Arimbi dengan 3 mobil pribadi	-	Pengemudi kesulitan mengendalikan bus saat hendak mendahului kendaraan lain	https://jabar.kabardaerah.com/kecelakaan-beruntun-di-tol-jakarta-cikampek-arah-cikampek-km-43/
11	Bus Arimbi B 7189 BGA	23 Agustus 2018	Kelurahan Mekarsari, Kecamatan Pulomerak,	Kecelakaan tunggal (Bus menabrak	2 orang luka	Kehilangan kendali saat melewati tikungan	https://titiknol.co.id/peristiwa/sopir-hilang-kontrol-bus-arimbi-tabrak-rumah-

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

No	Bus	Tanggal	Lokasi	Jenis Kecelakaan	Jumlah Korban	Penyebab Kecelakaan	Sumber Informasi
			Kota Cilegon	rumah warga)			warga-di-cilegon/ .
12	Bus Arimbi	1 September 2018	Jalan Tol Merak KM 39+400	Kecelakaan Tunggal	-	Pengemudi kehilangan konsentrasi saat mengemudi	https://www.piah.com/terjadi-kecelakaan-2-bus-arimbi-dan-murni-di-tol-merak-arah-jakarta-pagi-tadi/

I.9.2. Keterangan Saksi

1. Saksi I Penumpang mobil bus, 23 Tahun, Wanita, memberikan keterangan sebagai berikut :

Saksi I mengatakan bahwa pada hari Senin, 28 Januari 2019 sekitar pukul 07.15 WIB, saksi menaiki mobil bus di terminal Leuwi Panjang menuju ke Serang. Saat itu hanya ada 4 (empat) orang penumpang yang dibawa mobil bus, saksi duduk di sebelah kiri no.2 dari depan dekat jendela. Mobil bus sempat berhenti di rest area 88 untuk pengecekan jumlah penumpang oleh perusahaan. Kecepatan bus saat itu sedang, gaya mengemudi biasa saja. Tempat duduk yang diduduki saksi tidak terdapat *seatbelt*. Selama perjalanan saksi tertidur dan tersadar setelah kecelakaan dan posisinya sudah berada di luar bus. Menurut saksi I kondisi saat kecelakaan hujan.

2. Saksi II Penumpang mobil bus, 30 Tahun, Pria, memberikan keterangan sebagai berikut :

Berangkat pada hari Senin, 28 Januari 2019 dari Cikalong, Bandung. Menurut saksi kondisi kendaraan bagus, mengemudi bagus, kecepatan mobil bus sekitar 80 km/jam. Di bus ditumpangi sekitar 30 an penumpang. Posisi duduk di depan no 3 sebelah kanan dari depan, kondisi cuaca hujan ringan, mobil berhenti di rest area KM.88 jalur B untuk melakukan pengecekan penumpang dan berhenti lama, mobil bus berada di sebelah kiri kemudian mobil bus ingin melewati kendaraan pribadi yang berada di depannya, namun bus tetap melaju ke arah kiri dan goyang. Saat itu saksi tidak tersadar, saat kembali tersadar penumpang sudah berada diluar mobil bus dan kondisi bus atapnya sudah lepas.

3. Saksi III Penumpang mobil bus, 32 Tahun, Pria, memberikan keterangan sebagai berikut :

Saksi menaiki bus sekitar pukul 08.00 WIB dari Pasir Koja. Saksi duduk pada tempat duduk yang berada di baris kedua dari belakang sebelah kanan. Awalnya bus berjalan normal, sampai di KM. 72 bus berhenti di check point untuk mengecek jumlah penumpang. Sesaat sebelum terjadinya kecelakaan, bus oleng ke sebelah kiri, kemudian sopir terasa seperti membanting setir ke kanan, bus kemudian

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

kembali ke tengah, lalu banting setir ke kiri lagi, dan bus menabrak pagar pembatas dan terjatuh ke jurang. Posisi saksi hampir terlempar keluar, namun tertindih oleh penumpang lain dan juga menindih penumpang lainnya. Sebelum mengalami kecelakaan, bus berjalan relatif kencang dan tidak ada upaya pemindahan gigi sesaat sebelum kecelakaan. Pada saat kejadian cuaca dalam keadaan hujan.

4. Saksi IV Pegawai PO Arimbi, memberikan keterangan sebagai berikut :

Sistem penjadwalan pengemudi bus adalah 1 minggu mengoperasikan kendaraan, 1 minggu libur (sistem aplus). Setiap pengoperasian bus, terdiri dari 2 awak yaitu 1 pengemudi dan 1 kondektur. Durasi pengoperasian rute Bandung – Merak adalah 3 hari untuk 1 kali pulang pergi, sedangkan waktu tempuh perjalanan dari Bandung ke Merak adalah 4-5 jam, selebihnya bus menunggu antrian untuk masuk di Terminal Merak. Setiap pengemudi yang akan bertugas membawa surat tugas dari pool pusat (Cikokol). Pada saat beroperasi, sopir dapat beristirahat di Terminal Merak sambil menunggu antrian, dan tidak dapat beristirahat di tempat check point, karena pada saat itu hanya untuk mengecek penumpang. Penugasan awak bus adalah dari pool, tidak boleh ada penggantian awak bus tanpa seijin pool.

5. Saksi V Pengemudi PO Arimbi rute Kalideres – Merak, 34 tahun, pria, , memberikan keterangan sebagai berikut :

Di PO Arimbi menerapkan aturan untuk pengemudi yaitu untuk tidak udag-ugalan, mengemudi dengan kecepatan tidak lebih dari 100 km/jam, dilarang mengkonsumsi minuman keras dan narkoba (ada pengecekan secara visual kepada pengemudi oleh pengurus sebelum mengemudi). Jika ada keluhan dengan kendaraan, pengemudi melaporkan kepada mekanik secara tertulis.

Sistem penggajian dengan metode komisi yaitu sopir 10% dan kondektur 6% dari tarif yang didapatkan selama 1 kali PP.

Jika pengemudi sakit dan berobat ke dokter/rumah sakit, biayanya bisa direimburse ke PO.

6. Saksi VI Mekanik PO Arimbi, 36 tahun, pria, memberikan keterangan sebagai berikut :

Pengalaman kerja di PO Arimbi 14 tahun. Pengalaman pendidikan dari SMK. Sistem penugasan mekanik adalah aplusan setiap 1 minggu sekali antar pool (Merak dan Cikokol). Mekanik bekerja berdasarkan laporan keluhan terhadap kendaraan dari pengemudi. Perbaikan kendaraan yang dilakukan di pool Merak adalah perbaikan ringan, sedangkan untuk perbaikan berat dilakukan di pool pusat Cikokol. Saksi mengatakan pernah mendapatkan pelatihan perawatan kendaraan dari Hino.

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

I.9.3. Informasi Perundang-undangan

a. UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Pasal 90

Waktu Kerja Pengemudi

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.

Pasal 124

Tata Cara Berlalu Lintas bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum

- (1) Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum untuk angkutan orang dalam trayek wajib:
 - a. mengangkut Penumpang yang membayar sesuai dengan tarif yang telah ditetapkan;
 - b. memindahkan penumpang dalam perjalanan ke Kendaraan lain yang sejenis dalam trayek yang sama tanpa dipungut biaya tambahan jika Kendaraan mogok, rusak, kecelakaan, atau atas perintah petugas;
 - c. menggunakan lajur Jalan yang telah ditentukan atau menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahului atau mengubah arah;
 - d. memberhentikan kendaraan selama menaikkan dan/atau menurunkan Penumpang;
 - e. menutup pintu selama Kendaraan berjalan; dan
 - f. mematuhi batas kecepatan paling tinggi untuk angkutan umum.

Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum untuk angkutan orang dalam trayek dengan tarif ekonomi wajib mengangkut anak sekolah.

b. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

BAB IV

KEWAJIBAN PERUSAHAAN ANGKUTAN UMUM

Bagian Kesatu

Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum

Pasal 16

- (1) Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum meliputi:
 - a. komitmen dan kebijakan;
 - b. pengorganisasian;
 - c. manajemen bahaya dan risiko;
 - d. fasilitas pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor;

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

- e. dokumentasi dan data;
 - f. peningkatan kompetensi dan pelatihan;
 - g. tanggap darurat;
 - h. pelaporan kecelakaan internal;
 - i. monitoring dan evaluasi; dan
 - j. pengukuran kinerja.
- (2) Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh petugas atau unit yang bertanggung jawab di bidang sistem manajemen keselamatan angkutan umum.

Pasal 17

Komitmen dan kebijakan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) huruf a dinyatakan dalam visi, misi, kebijakan, dan sasaran perusahaan yang ingin dicapai untuk meningkatkan kinerja keselamatan dalam pelayanan angkutan umum.

Pasal 18

Pengorganisasian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) huruf b berisi struktur organisasi, tugas dan fungsi unit organisasi perusahaan angkutan umum.

Pasal 19

Manajemen bahaya dan risiko sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) huruf c merupakan standar prosedur operasi untuk:

- a. menetapkan prosedur analisa risiko;
- b. melakukan analisa risiko setiap kegiatan;
- c. mendokumentasikan semua hasil analisa risiko; dan
- d. melakukan pengendalian risiko.

Pasal 20

Fasilitas pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) huruf d berupa tersedianya fasilitas penyimpanan suku cadang serta pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor yang digunakan untuk mendukung kegiatan perusahaan.

Pasal 21

Dokumentasi dan data sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) huruf e berupa tersedianya dokumentasi dan data terkait dengan penyelenggaraan kegiatan operasional perusahaan dalam mendukung pencapaian kinerja keselamatan.

Pasal 22

Peningkatan kompetensi dan pelatihan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) huruf f berupa :

- a. terpenuhinya persyaratan kompetensi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
- b. adanya program pelatihan bagi tenaga kerja sesuai dengan kebutuhan terutama bidang pekerjaan yang mengandung risiko tinggi secara berkala.

Pasal 23

Tanggap darurat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) huruf g berupa standar prosedur operasi untuk menghadapi setiap keadaan darurat yang meliputi:

- a. pengembangan dan penerapan manajemen tanggap darurat;
- b. identifikasi semua potensi keadaan darurat yang mungkin timbul dalam kegiatan operasi; dan

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

- c. *sistem manajemen krisis dan tanggap darurat.*

Pasal 24

Pelaporan kecelakaan internal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) huruf h merupakan laporan setiap kecelakaan lalu lintas yang memuat:

- a. *lokasi kejadian kecelakaan;*
- b. *kondisi lingkungan sekitar tempat kejadian kecelakaan; dan*
- c. *identifikasi faktor penyebab kecelakaan.*

Pasal 25

Monitoring dan evaluasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) huruf i merupakan kegiatan tinjau ulang yang dilakukan secara berkala dalam waktu 3 (tiga) bulan untuk mengetahui kelemahan dan kelebihan pelaksanaan keselamatan dalam perusahaan.

Pasal 26

- (1) *Pengukuran kinerja sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) huruf j merupakan kegiatan berkala untuk mengetahui tingkat keselamatan pelayanan angkutan yang dinyatakan dengan:*
 - a. *Ratio antara jumlah kejadian kecelakaan dengan kendaraan kilometer; dan*
 - b. *Ratio antara korban kecelakaan dengan kejadian kecelakaan.*
- (2) *Perusahaan harus membuat, mengembangkan, dan melaksanakan standar prosedur operasi pemantauan dan pengukuran kinerja keselamatan secara berkala dan mendokumentasikan hasilnya.*

Pasal 27

Perusahaan Angkutan Umum wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dengan berpedoman pada RUNK LLAJ.

Pasal 28

- (1) *Pembuatan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 dilakukan dalam jangka waktu paling lama 3 (tiga) bulan sejak izin penyelenggaraan angkutan umum diberikan.*

Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum yang telah dibuat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaporkan kepada pemberi izin penyelenggaraan angkutan umum sesuai dengan kewenangannya.

c. Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol

Pasal 41

Penggunaan Jalur Lalu Lintas Jalan Tol

- (1) *Penggunaan jalur lalu lintas jalan tol diatur sebagai berikut :*
 - a. *jalur lalu lintas diperuntukkan bagi arus lalu lintas pengguna jalan tol;*
 - b. *lajur lalu lintas sebelah kanan hanya diperuntukkan bagi kendaraan yang bergerak lebih cepat dari kendaraan yang berada pada lajur sebelah kirinya, sesuai dengan batas kecepatan yang ditetapkan;*
 - c. *tidak digunakan untuk berhenti;*

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

- d. tidak digunakan untuk menarik/menderek/mendorong kendaraan, kecuali menggunakan penarik/penderek/pendorong yang disediakan oleh Badan Usaha; dan
 - e. tidak digunakan untuk keperluan menaik atau menurunkan penumpang dan/atau barang dan/atau hewan.
- (2) Penggunaan bahu jalan diatur sebagai berikut:
- a. digunakan bagi arus lalu lintas pada keadaan darurat;
 - b. diperuntukkan bagi kendaraan yang berhenti darurat;
 - c. tidak digunakan untuk menarik/menderek/ mendorong kendaraan;
 - d. tidak digunakan untuk keperluan menaikkan atau menurunkan penumpang dan/atau barang dan/atau hewan;
 - e. tidak digunakan untuk mendahului kendaraan

d. Peraturan Menteri Perhubungan No. 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas

Bagian Kedua Rambu Peringatan Pasal 9

- (2) Rambu peringatan kondisi jalan yang berbahaya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 huruf c terdiri atas rambu :
- a. peringatan permukaan jalan yang licin;
 - b. peringatan bagian tepi jalan yang tidak sama tinggi dengan badan jalan;
 - c. peringatan jurang;
 - d. peringatan tepi air;
 - e. peringatan permukaan jalan yang cekung atau berlubang
 - f. peringatan permukaan jalan yang cembung, peringatan alat pembatas kecepatan;
 - g. peringatan jalan bergelombang;
 - h. peringatan lontaran kerikil;
 - i. peringatan bagian tepi jalan sebelah kiri yang rawan runtuh; dan
 - j. peringatan bagian tepi jalan sebelah kanan yang rawan runtuh.

e. Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum dalam Trayek

II. Standar Pelayanan Minimal Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP)

No	Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/Jumlah
2.	KESELAMATAN				
	g10. Sabuk Keselamatan	Sabuk keselamatan minimal 2 (dua) titik (jangkar) pada semua tempat duduk	Untuk menjamin keselamatan semua penumpang	Tersedia	Terpasangnya sabuk keselamatan minimal 2 (dua) titik (jangkar) pada semua tempat duduk

II. 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 pada bab ini adalah sebagai berikut :

1. KOMPETENSI DAN PENGALAMAN PENGEMUDI
2. KONDISI FISIK PENGEMUDI
3. KECEPATAN KENDARAAN
4. *SUPERSTRUCTURE*
5. PENGGUNAAN SABUK KESELAMATAN
6. KONDISI PAGAR PENGAMAN JALAN (*GUARDRAIL*)
7. SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN
8. PELATIHAN PENGEMUDI

Serta isu lain yang membutuhkan perbaikan dengan tujuan peningkatan keselamatan di moda transportasi jalan.

II.1 KOMPETENSI DAN PENGALAMAN MENGENAL PENGEMUDI

Dari keterangan Pengurus PO Pengemudi mobil bus memiliki SIM B1 Umum dan sudah memiliki pengalaman mengemudi selama lebih dari 10 (sepuluh) tahun. Selama mengemudi di PO. Bima Suci belum pernah terlibat kecelakaan di jalan. Sehingga kemampuan dan pengalaman pengemudi mobil bus sebenarnya cukup memadai.

Sebagaimana dijelaskan dalam kronologi dan berdasarkan keterangan para saksi, pada awalnya mobil bus berjalan di sebelah kanan, kemudian mendahului kendaraan di depannya melalui sisi kiri sesaat sebelum mobil bus menabrak *guardrail* hingga masuk ke dalam parit.

Jalan Tol memiliki jalur lalu lintas utama dan juga bahu jalan. Bahu jalan pada jalan tol memiliki spesifikasi berupa lebar yang dapat digunakan sebagai jalur lalu lintas sementara atau dalam keadaan darurat. Pada PP No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol disebutkan mengenai peruntukan bahu jalan pada jalan tol sebagaimana tertatum pada pasal 41 ayat 2 dalam peraturan pemerintah tersebut. Salah satunya adalah tidak diperbolehkannya mendahului kendaraan pada bahu jalan tol. Dalam kasus kecelakaan ini, mobil bus kemungkinan besar menggunakan bahu jalan untuk mendahului kendaraan yang berada di depannya, karena kendaraan tersebut telah berada pada lajur paling kiri, sedangkan mobil bus mendahuluinya dari sisi kiri kendaraan yang merupakan bahu jalan.

II.2 KONDISI FISIK PENGEMUDI

Berdasarkan hasil investigasi, tidak diperoleh informasi mengenai kondisi fisik pengemudi sesaat sebelum terjadinya kecelakaan. Namun dari keterangan para saksi, dapat diketahui bahwa jadwal mengemudi para pengemudi PO. Bima Suci adalah 1

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

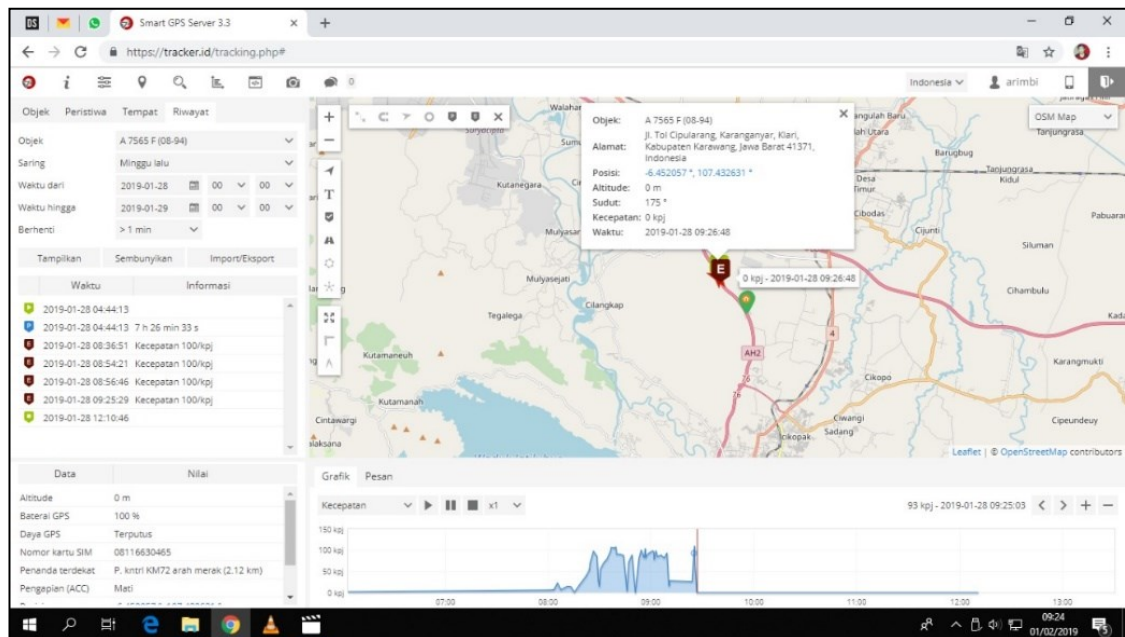
Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

minggu mengemudi dan 1 minggu libur, durasi lama perjalanan dari Bandung menuju ke Merak adalah sekitar 4-5 jam. Durasi waktu mengemudi tersebut masih sesuai dengan waktu mengemudi yang ditetapkan dalam UU No 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ Pasal 90. Namun, dengan mekanisme kerja penuh selama seminggu, kemungkinan pengemudi mengalami kelelahan. Hipotesa ini didukung dengan mobil bus yang hanya dikemudikan oleh 1 (satu) pengemudi dan 1 (satu) pembantu pengemudi.

Dengan memperhatikan beberapa hal seperti : adanya jejak pengereman, terdapat bekas benturan pada bahu jalan, terdapat kendaraan lain yang terlibat (menghindari sesuatu) serta kondisi sepatu rem pada kendaraan masih baik dan secara administrasi kendaraan bermotor dimaksud masih dinyatakan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, maka kemungkinan kecelakaan ini terjadi karena adanya indikasi *human factor* dimana pengemudi kemungkinan mengalami kelelahan dan kehilangan kendali dalam mengemudi karena kekurangwaspadaan sehingga keluar dari jalur lalu lintas.

II.3 KECEPATAN KENDARAAN

Berdasarkan hasil *Global Positioning System* (GPS) yang terpasang pada mobil bus, didapati mobil bus pada saat di lokasi kejadian kecelakaan melaju dengan kecepatan 100 km/jam. Pada kecepatan tersebut menyebabkan pengemudi akan kesulitan untuk mengontrol kendaraan terlebih dalam hal menyiap kendaraan lain, sehingga menabrak *guardrail*, keluar dari badan jalan kemudian menabrak parit dan terbalik.



Gambar 14. Tampilan di layar monitor data GPS jam 09.26 wib

II.4 SUPERSTRUCTURE

Melihat kondisi mobil bus yang mengalami deformasi cukup parah dan bagian atap bus sampai terlepas, hal ini mengindikasikan *superstructure* mobil bus belum mampu untuk menahan ketika mobil bus mengalami benturan.

Berdasarkan penelitian KNKT, FTMD ITB dan Puslitbang Kementerian Perhubungan terhadap kejadian kecelakaan tunggal mobil Elf E-7548-PB yang terguling di Jalan Raya

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

Subang – Ciater, Kabupaten Subang disepakati bahwa tindakan yang perlu diambil adalah meningkatkan perlindungan apabila terjadi *rollover*/terbalik dengan penguatan *superstructure*.

Penguatan *superstructure* tersebut belum ada landasan hukum yang mengharuskan kendaraan melakukan hal itu, sehingga pemerintah melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat harus mulai menerapkan sejak penerbitan SK Rancang bangun.

II.5 PENGGUNAAN SABUK KESELAMATAN

Berdasarkan Permenhub Nomor 29 Tahun 2015 diatur bahwa kendaraan bermotor umum dalam trayek wajib memenuhi sabuk keselamatan minimal 2 (dua) titik (jangkar) pada semua tempat duduk. Temuan investigasi memperlihatkan bahwa pada mobil bus tidak terpasang sabuk keselamatan pada semua tempat duduk terkecuali hanya di kursi pengemudi. Hal ini berkontribusi pada fatalitas korban karena saat bus terguling penumpang terlempar keluar mobil bus.

Kewajiban pemasangan sabuk keselamatan sudah diperintahkan melalui surat Dirjenhubdat kepada Ketua Umum DPP ASKARINDO dan Ketua DPP Organda dimana bagi perusahaan angkutan umum baik dalam trayek maupun tidak dalam trayek wajib menyesuaikan Permenhub Nomor 28 Tahun 2015 dan Permenhub Nomor 29 Tahun 2015 mulai tanggal 10 Februari 2018. Dengan demikian, pemasangan sabuk keselamatan untuk seluruh tempat duduk di mobil bus wajib dilakukan.

II.6 KONDISI PAGAR PENGAMAN JALAN (*GUARDRAIL*)

Pada lokasi kejadian kecelakaan ditemukan pagar pengaman jalan rusak dan tidak mampu menahan mobil bus. Pagar pengaman merupakan kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi sebagai pencegah pertama bagi kendaraan bermotor yang tidak dapat dikendalikan agar tidak keluar dari jalur lalu lintas.

Sebelum keluar jalur lalu lintas, mobil bus terlebih dahulu menabrak pagar pengaman dan terus melaju menimbulkan gesekan badan mobil bus dengan pagar pengaman, namun setelah bergesekan sekitar 15 meter, pagar pengaman akhirnya tidak mampu menahan mobil bus.

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019



Gambar 15. Bekas Gesekan Badan Mobil Bus Dengan Pagar Pengaman

Berdasarkan Permenhub No 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan pagar pengaman yang digunakan pada lokasi kecelakaan merupakan jenis pagar pengaman semi kaku. Pagar pengaman semi kaku berupa batang baja profil yang dipasang melintang terhadap tiang penopang atau post, yang terdiri dari beberapa komponen, meliputi:

- a. *beam* (bentuk penampang W);
- b. tiang penyangga (*supporting post*);
- c. besi pengikat (*blockingpiece*);
- d. *terminal end*;
- e. baut, mur, dan ring pengikat; dan
- f. *reflektor*.

Selain itu, komponen pagar pengaman semi kaku wajib dilapisi proteksi anti korosi berupa proses galvanisasi dengan ketebalan paling kecil 70 (tujuh puluh) mikron sehingga akan terhindar dari korosi dan kekuatannya tidak berkurang.

Pada gambar 16 dapat dilihat komponen pagar pengaman terlepas dari penampang *beam*. Sedangkan pada gambar 17 dapat dilihat tiang penyangga tidak mampu menahan kendaraan dan seluruh komponen pagar pengaman terlepas.

Ketidakmampuan pagar pengaman mencegah mobil bus keluar jalur dapat disebabkan karena beberapa baut, mur, dan ring pengikat pada pagar pengaman terlepas. Untuk itu perlu dilakukan adanya inspeksi keselamatan jalan untuk memastikan semua komponen terpasang dengan baik dan lengkap, sehingga pagar pengaman dapat berfungsi dengan baik.

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019



Gambar 16. Komponen Pagar Pengaman Terlepas



Gambar 17. Tiang Penyangga Pagar Pengaman Roboh

II.7 SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN

Data riwayat kecelakaan Bus Arimbi yang merupakan satu manajemen perusahaan dengan Bus Bima Suci dibawah PT. Arimbi – Bima Suci yang diperoleh dari beberapa media memperlihatkan bahwa dari tahun 2011-2018 telah terjadi sekitar 12 kecelakaan dan 6 diantaranya adalah kecelakaan tunggal. Hal ini membuktikan perlunya perbaikan sistem manajemen keselamatan pada perusahaan. Pada PP 37 tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bab IV disebutkan mengenai kewajiban setiap perusahaan angkutan umum untuk memiliki sistem manajemen keselamatan

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

pada perusahaannya. Sejalan ini pada struktur organisasi PT. Arimbi – Bima Suci belum memiliki bidang yang bertanggungjawab menangani tentang sistem manajemen keselamatan. Untuk itu, berdasarkan analisa diatas, direkomendasikan kepada PT. Arimbi – Bima Suci untuk dapat menerapkan sistem manajemen keselamatan pada perusahaannya serta menunjuk satu bidang atau membuat bidang baru sebagai penanggungjawab mengenai sistem manajemen keselamatan.

II.8 PELATIHAN PENGEMUDI

Sebagaimana telah disebutkan pada analisa diatas, bahwa terdapat indikasi *human factor* dimana pengemudi dimungkinkan mengalami kelelahan dan kehilangan kendali dalam mengemudi karena kekurangwaspadaan sehingga keluar dari jalur lalu lintas, menggunakan bahu jalan untuk mendahului dari sisi kiri kendaraan di depannya. Meskipun pengemudi memiliki pengalaman mengemudi yang cukup, namun tidak menjamin terjadinya kesalahan dalam mengemudi ataupun tidak mampu mengendalikan kendaraannya saat terjadi kejadian darurat.

Dari data riwayat kecelakaan yang dialami oleh bus PT. Arimbi – Bima Suci, terdapat beberapa penyebabnya adalah kegagalan pengemudi dalam mengendalikan kendaraannya.

Atas dasar permasalahan tersebut diatas, perlu dilakukan pelatihan secara rutin terhadap pengemudi bus PT Arimbi – Bima Suci mengenai *safety driving*, serta cara menghadapi ketika mengalami kondisi darurat. Pelatihan ini juga berfungsi untuk meng *update* keterampilan pengemudi apabila terdapat perkembangan teknologi terbaru pada bus.

III. KESIMPULAN

III.1 TEMUAN

1. Mobil bus masuk ke dalam parit, terbalik dan bagian atas kendaraan terlepas.
2. Kemampuan dan pengalaman pengemudi mobil bus cukup memadai.
3. Mobil bus mendahului kendaraan di depannya dari sisi kiri dan menggunakan bahu jalan untuk mendahului.
4. Adanya indikasi *human error* dimana pengemudi kemungkinan mengalami kelelahan dan kehilangan kendali dalam mengemudi karena kekurangwaspadaan sehingga keluar dari jalur lalu lintas.
5. Sebelum mengalami kecelakaan, mobil bus dalam keadaan laik jalan yang dibuktikan dengan Buku Uji Kendaraan Bermotor yang masih berlaku dan pemeriksaan oleh penguji kendaraan bermotor.
6. Mobil bus pada saat di lokasi kejadian kecelakaan melaju dengan kecepatan 100 km/jam menyebabkan pengemudi akan kesulitan untuk mengontrol kendaraan sehingga menabrak *guardrail*, keluar dari badan jalan kemudian menabrak parit dan terbalik.
7. Belum ada landasan hukum yang mengharuskan kendaraan melakukan penguatan *superstructure*.
8. Pada mobil bus tidak terpasang sabuk keselamatan pada semua tempat duduk terkecuali hanya di kursi pengemudi.
9. Mobil bus telah dilengkapi oleh GPS untuk mengawasi kecepatan bus, namun belum ada sanksi terhadap pengemudi apabila melanggar batas kecepatan.
10. PT. Arimbi – Bima Suci belum memiliki Sistem Manajemen Keselamatan yang baku dan tertulis.

III.2 FAKTOR YANG BERKONTRIBUSI

1. Mobil bus mendahului kendaraan di depannya dari sisi kiri dan menggunakan bahu jalan untuk mendahului.
2. Adanya indikasi *human error* dimana pengemudi kemungkinan mengalami kelelahan dan kehilangan kendali dalam mengemudi karena kekurangwaspadaan sehingga keluar dari jalur lalu lintas.
3. Mobil bus pada saat di lokasi kejadian kecelakaan melaju dengan kecepatan 100 km/jam menyebabkan pengemudi akan kesulitan untuk mengontrol kendaraan sehingga menabrak *guardrail*, keluar dari badan jalan kemudian menabrak parit dan terbalik.
4. Belum ada landasan hukum yang mengharuskan kendaraan melakukan penguatan *superstructure*.
5. Pada mobil bus tidak terpasang sabuk keselamatan pada semua tempat duduk terkecuali hanya di kursi pengemudi.

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

6. PT. Arimbi – Bima Suci belum memiliki Sistem Manajemen Keselamatan yang baku dan tertulis.

III.3 PENYEBAB TERJADINYA KECELAKAAN

Dari hasil investigasi dapat disimpulkan bahwa kecelakaan disebabkan oleh tata cara mendahului dari sisi kiri dan menggunakan bahu jalan sehingga menabrak guardrail dan masuk ke parit.

III.4 PENYEBAB TERJADINYA FATALITAS

Fatalitas pada korban kecelakaan diakibatkan karena *superstructure* mobil bus belum mampu untuk menahan ketika mobil bus mengalami benturan sehingga atap kendaraan dan kursi kendaraan terlepas, serta tidak adanya sabuk keselamatan di kursi penumpang hingga menyebabkan penumpang terlempar saat mobil bus terguling.

IV. TINDAKAN KESELAMATAN

Selama proses analisa laporan ini, telah dilaksanakan tindakan keselamatan oleh PT. Jasa Marga (Persero) di sekitar lokasi kejadian kecelakaan. Tindakan keselamatan tersebut dapat digunakan sebagai upaya untuk mencegah terulangnya kejadian kecelakaan dengan penyebab yang sama. Adapun tindakan keselamatan tersebut adalah :

1. Melakukan pemasangan rambu batas kecepatan pada KM 72+600 B dan KM 71+200 B;
2. Melakukan inspeksi rutin sarana perlengkapan jalan tol (*guardrail*, rambu, dan marka jalan) untuk memenuhi Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol sesuai Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 16/PRT/M/2014;
3. Menyusun rencana program penambahan pemasangan sarana perlengkapan jalan tol yaitu paku marka, *rumble stripe*, dan rambu batas kecepatan pada Triwulan IV tahun 2020

Tindakan keselamatan yang dilaksanakan oleh PT. Jasa Marga (Persero) diatas disampaikan kepada KNKT melalui surat PT. Jasa Marga (Persero) Nomor CA2.LL04.711 tanggal 26 Juni 2020 perihal Penyampaian Tanggapan atas *Draft Final Report* KNKT.19.01.02.01 sebagaimana terlampir dalam lampiran pada laporan ini.

V. REKOMENDASI

Berdasarkan penyebab dan faktor-faktor yang berkontribusi terhadap kecelakaan, maka Komite Nasional Keselamatan Transportasi merekomendasikan hal-hal berikut ini, kepada pihak-pihak terkait untuk selanjutnya dapat diterapkan sebagai upaya untuk mencegah terjadinya kecelakaan yang serupa di masa mendatang.

V.1 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan

1. Melakukan sosialisasi dan pelatihan kepada pengemudi mobil bus tentang tata cara mendahului dan menghadapi kondisi jalan menurun, menikung dan cuaca hujan.
2. Melakukan pengawasan mengenai jam kerja pengemudi agar tidak menimbulkan *fatigue* dan pengawasan mengenai sistem penggajian pengemudi sehingga mengurangi kejadian pengemudi yang mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi dan bekerja *over time* hingga tidak mengindahkan waktu istirahat.
3. Melaksanakan dan melakukan pengawasan terhadap Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum dalam Trayek mengenai pengaplikasian sabuk keselamatan pada setiap kursi penumpang mobil bus.
4. Mengatur tentang kewajiban perusahaan karoseri bus untuk melakukan penguatan *superstructure* bus dan melaksanakan *rollover test* pada bus.

V.2 PT. Jasa Marga (Persero)

Memasang paku jalan dan perlengkapan jalannya agar kendaraan mengurangi kecepatan 500 meter di sebelum lokasi kejadian kecelakaan.

V.3 PT. Arimbi Jaya Agung

1. Agar melakukan penyesuaian jam kerja pengemudi yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan sistem penggajian pengemudi yang tepat.
2. Agar melaksanakan pelatihan secara rutin terhadap pengemudi bus mengenai *safety driving*, serta cara menghadapi ketika mengalami kondisi darurat. Pelatihan ini juga berfungsi untuk meng *update* keterampilan pengemudi apabila terdapat perkembangan teknologi terbaru pada bus.
3. Agar menerapkan sistem manajemen keselamatan pada perusahaannya serta menunjuk satu bidang atau membuat bidang baru sebagai penanggungjawab mengenai sistem manajemen keselamatan.

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

VI. DAFTAR PUSTAKA

Republik Indonesia. 2009. Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara RI Tahun 1992, No. 92. Sekretariat Negara. Jakarta.

Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol.

Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas.

Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum dalam Trayek.

Laporan Investigasi kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. 2019. *Kecelakaan Tunggal Mobil Elf -7548-PB Terguling di Jalan Raya Subang Ciater, Kabupaten Subang, Provinsi Jawa Barat Tanggal 12 Maret 2018*. Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Jakarta. 74 hal.

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

LAMPIRAN



Nomor : CA2.LL04. 711 26 Juni 2020
Lampiran : 1 (satu) berkas
Perihal : **Penyampaian Tanggapan Atas Draft Final Report**
KNKT.19.01.02.01

Yth.

Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT)
di Tempat

Menindaklanjuti Surat Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Nomor : IK.303/2/24 KNKT 2020 perihal *Draft Final Report* KNKT.19.01.02.01 terkait kecelakaan lalu lintas di KM 70+400 B arah Jakarta pada tanggal 28 Januari 2019, bersama ini perkenan kami sampaikan hal-hal sebagai berikut :

1. Lokasi kecelakaan lalu lintas bus Bima Suci untuk dapat dikoreksi sebagaimana dijelaskan pada point 3 (tiga) surat KNKT yaitu KM 68 menjadi KM 70+400 B;
2. PT Jasa Marga (Persero) Tbk telah melaksanakan rekomendasi KNKT sebagai berikut :
 - a. Melakukan pemasangan rambu batas kecepatan pada KM 72+600 B dan KM 71+200 B;
 - b. Melakukan inspeksi rutin sarana perlengkapan Jalan Tol (*Guardrail*, Rambu dan Marka Jalan) untuk memenuhi Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol sesuai Peraturan Menteri Pekerjaan Umum nomor: 16/PRT/M/2014;
 - c. Menyusun rencana program penambahan pemasangan sarana perlengkapan Jalan Tol yaitu paku marka, *rumble stripe* dan rambu batas kecepatan pada Triwulan IV tahun 2020 (laporan pelaksanaan terlampir).

Demikian disampaikan, atas perhatian dan perkenan Bapak, kami ucapkan terimakasih.

Direksi,



Fitri Wiyanti
Direktur Operasi

Tembusan Yth:

- Kepala Badan Pengatur Jalan Tol;
- Direktur Utama PT Jasa Marga (Persero) Tbk (sebagai laporan);
- Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan;
- Direktur Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR.

PT JASA MARGA (PERSERO) Tbk.
Plaza Tol Taman Mini Indonesia Indah
Jakarta 13550 - Indonesia
Tel. (62-21) 841 3526, 841 3630
Fax. (62-21) 840 1533, 841 3540
jasmar@jasamarga.com
www.jasamarga.com

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019



Lampiran : CA2.LL04. 711
Nomor Surat : 26 Juni 2020
Tanggal :

1. Pemasangan Rambu (telah dilaksanakan)



2. Inspeksi Rutin Sarana Perlengkapan Jalan Tol (Guardrail & Perambuan)



3. Rencana Pemasangan Paku Marka dan Rumble Stripe



KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019



Lampiran
Nomor Surat : CA2.LL04. 711
Tanggal : 26 Juni 2020

RENCANA PEMASANGAN SARANA PERLENGKAPAN JALAN TOL TAMBAHAN MENJELANG LOKASI KECELAKAAN KM 70 + 400 B

No	Sarana Perlengkapan Jalan Tol	Lokasi	Target Pemenuhan
1	Paku Marka	KM 71+400 B s.d KM 70+900 B	Triwulan IV tahun 2020
2	Rumble Stripe	KM 71+900 B	Triwulan IV tahun 2020
3	Rambu Roadside Batas Kecepatan	KM 72+200 B dan KM 73+200 B	Triwulan IV tahun 2020
4	Rambu Standar Double Panel Batas Kecepatan	KM 72+400 B dan KM 73+300 B	Triwulan IV tahun 2020

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019



KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Jl. Medan Merdeka Timur No. 5
Jakarta 10110
INDONESIA

Phone : (021) 351 7606
(021) 384 7601
Fax : (021) 351 7606

Website : www.dephub.go.id/knkt
Email : knkt@dephub.go.id

Nomor : IK.303/2/24 KNKT 2020
Klasifikasi : -
Lampiran : Satu berkas
Perihal : *Draft Final Report*
KNKT.19.01.02.01.

Jakarta, 26 Mei 2020

Kepada
Yth. 1. Direktur Jenderal Perhubungan
Darat Kemenhub;
② Direktur Utama PT. Jasa Marga
(Persero);
3. General Manager PT. Arimbi
Jaya Agung.

di

TEMPAT

1. Dalam rangka investigasi kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu kecelakaan mobil bus Bima Suci A 7520 CS di Jalan Tol Cipularang KM.70+400 Kecamatan Babakan Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat. tanggal 28 Januari 2019, dapat kami sampaikan Laporan *Draft Final* Nomor KNKT.19.01.02.01.
2. Sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013, Laporan *Draft Final* memuat data yang telah terkumpul serta rekomendasi keselamatan yang wajib ditanggapi oleh penerima rekomendasi paling lambat 30 hari setelah laporan dikirimkan. Tanggapan atas rekomendasi dimaksud akan dimuat di *website* KNKT.
3. Data yang telah terkumpul didapat informasi bahwa hari Senin, 28 Januari 2019 pukul 07.00 WIB mobil bus Bima Suci A-7520-CS tujuan Bandung – Merak yang selanjutnya disebut mobil bus, berangkat dari terminal Leuwi Panjang, Bandung, Jawa Barat menuju Merak, Banten. Mobil bus ketika keluar terminal Leuwi Panjang awalnya membawa 4 (empat) orang penumpang. Kemudian bus kembali berhenti dan mengangkut penumpang berjumlah 28 orang di agen daerah Pasir Koja. Pada pukul 07.30 WIB saat tiba di rest area KM. 88 jalur B jalan tol Cipularang, mobil bus berhenti untuk melakukan cek jumlah penumpang. Sekitar Pukul 08.45 WIB mobil bus istirahat di rest area KM. 72 jalur B sekaligus untuk melakukan cek jumlah penumpang. Kemudian mobil bus melanjutkan perjalanan, sampai di sekitar KM. 68 mobil bus berada di lajur kanan, ketika hendak mendahului ke lajur kiri, terdapat mobil pribadi di depannya, mobil bus kembali mengambil lajur kiri yang merupakan bahu jalan, ketika mobil bus berpindah ke bahu jalan, mobil bus menabrak guardrail dan terus melaju sampai (masuk) ke parit sisi jalan tol pada KM. 70+400 dengan kondisi akhir posisi bus terbalik, bagian



KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

2

depan bus berputar arah dan bagian atas bus terlepas. Kecelakaan terjadi sekitar pukul 09.30 WIB. Saat kejadian cuaca hujan dengan intensitas sedang. Kecelakaan ini mengakibatkan 7 (tujuh) orang meninggal dunia, 4 (empat) orang meninggal dunia di lokasi kejadian, 2 (tiga) orang penumpang meninggal di Rumah Sakit Siloam, Purwakarta, 1 (satu) orang penumpang meninggal di Rumah Sakit Thamrin. 25 orang mengalami luka berat termasuk pengemudi.

4. KNKT telah membuat analisis dari hasil keterangan, pengumpulan barang bukti kecelakaan transportasi, data yang telah diperoleh dan mengeluarkan beberapa rekomendasi keselamatan kepada pihak terkait, yaitu:

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

- 1) Melakukan sosialisasi dan pelatihan kepada pengemudi mobil bus tentang tata cara mendahului dan menghadapi kondisi jalan menurun, menikung dan cuaca hujan.
- 2) Melakukan pengawasan mengenai jam kerja pengemudi agar tidak menimbulkan fatigue dan pengawasan mengenai sistem penggajian pengemudi sehingga mengurangi kejadian pengemudi yang mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi dan bekerja over time hingga tidak mengindahkan waktu istirahat.
- 3) Melaksanakan dan melakukan pengawasan terhadap Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum dalam Trayek mengenai pengaplikasian sabuk keselamatan pada setiap kursi penumpang mobil bus.
- 4) Mengatur tentang kewajiban perusahaan karoseri bus untuk melakukan penguatan superstructure bus dan melaksanakan *rollover test* pada bus.

- b. **PT. Jasa Marga (Persero)**

- 1) Memasang paku jalan dan perlengkapan jalannya agar kendaraan mengurangi kecepatan 500 meter di sebelum lokasi kejadian kecelakaan.
- 2) Memasang 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.
- 3) Melaksanakan inspeksi perlengkapan jalan terutama guardrail dan kelengkapan dan kondisi komponennya.

- c. **PT. Arimbi Jaya Agung**

- 1) Agar melakukan penyesuaian jam kerja pengemudi yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan sistem penggajian pengemudi yang tepat.

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

3

- 2) Agar melaksanakan pelatihan secara rutin terhadap pengemudi bus mengenai *safety driving*, serta cara menghadapi ketika mengalami kondisi darurat. Pelatihan ini juga berfungsi untuk meng update keterampilan pengemudi apabila terdapat perkembangan teknologi terbaru pada bus.
- 3) Agar menerapkan sistem manajemen keselamatan pada perusahaannya serta menunjuk satu bidang atau membuat bidang baru sebagai penanggungjawab mengenai sistem manajemen keselamatan.

Dapat disampaikan pula bahwa investigasi masih berlanjut dan setelah selesai, Laporan Final akan dikirim.

5. Sehubungan dengan hal tersebut, mohon tanggapan Saudara atas rekomendasi dimaksud dalam waktu 30 hari setelah laporan ini dikirimkan.
6. Demikian disampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.



Tembusan:

1. Menteri Perhubungan Republik Indonesia;
2. Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat RI;
3. Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan;
4. Staf Ahli Bidang Logistik, Multimoda, dan Keselamatan Perhubungan, Kementerian Perhubungan;
5. Kepala Badan Pengatur Jalan Tol.

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

4

FORM TANGGAPAN ATAS LAPORAN *DRAFT FINAL*

Saya,..... menyatakan menerima Laporan *Draft Final* nomor KNKT.
19.01.01.01 dan mempertimbangkan :

Pilih Salah Satu (√)	Tindakan
	Draft telah diterima dan tidak ada tanggapan
	Draft telah diterima dan tanggapan terlampir
	Draft telah diterima dan tanggapan akan dikirim sesuai tanggal yang ditentukan

Form ini harap dikembalikan ke KNKT melalui :

Email : knkt@dephub.go.id
Fax : (021) 351 7606
CP : Sdri. Lendi (081315305082)

Atau ke alamat berikut ini :

Komite Nasional Keselamatan Transportasi
Attn : Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi
Gedung Perhubungan Lantai 3
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5, Jakarta 10110

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Mobil Bus A 7520 CS, Jalan Tol Cipularang KM 70+400, Kabupaten Purwakarta, Provinsi Jawa Barat, 28 Januari 2019

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