



**KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI
REPUBLIK INDONESIA**

LAPORAN AKHIR

KNKT. 21.07.14.01

Laporan Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

**KECELAKAAN TABRAK SAMPING MOBIL BUS PO SUDIRO
TUNGGU JAYA AD-1626-CU DENGAN TRUK BOX B-9281-SXR
DI RUAS TOL PEJAGAN-PEMALANG KM 308, DESA SARADAN,
KECAMATAN/KABUPATEN PEMALANG, JAWA TENGAH, MINGGU,
11 JULI 2021**

2021

KATA PENGANTAR

Puji syukur dipanjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa dengan telah selesainya penyusunan laporan akhir Investigasi Kecelakaan tabrak samping mobil bus PO Sudiro Tungga Jaya AD-1626-CU dengan Truk Box B-9281-SXR di Ruas Tol Pejagan-Pemalang KM 308, Desa Saradan, Kec. Pemalang, Kab. Pemalang, Jawa Tengah, tanggal 11 Juli 2021.

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.

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. Laporan akhir 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 di masa 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 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, 8 Desember 2021

**KETUA KOMITE NASIONAL
KESELAMATAN TRANSPORTASI**



SOERJANTO TJAHHJONO

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI.....	iii
DAFTAR GAMBAR.....	iv
DAFTAR TABEL.....	v
DAFTAR SINGKATAN.....	vi
SINOPSIS.....	1
1. INFORMASI FAKTUAL.....	2
1.1 Kronologis.....	2
1.2 Korban 3	
1.3 Informasi Kerusakan Sarana dan Prasarana	3
1.2 Informasi Awak.....	8
1.3 Informasi Sarana.....	9
1.4 Informasi Cuaca	12
1.5 Informasi Prasarana dan Lingkungan.....	12
1.6 Informasi Manajemen / Organisasi	12
2. ANALISIS.....	13
2.1 Umum 13	
3. KESIMPULAN.....	16
3.1 Temuan.....	16
3.2 Faktor Yang Berkontribusi.....	16
3.3 Penyebab Terjadinya Kecelakaan	16
3.4 Fatalitas Korban	17
4. REKOMENDASI.....	18

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Kondisi bus setelah terjadi kecelakaan.....	2
Gambar 2. Lokasi terjadinya kecelakaan.....	3
Gambar 3. Kondisi bagian depan bus.....	3
Gambar 4. Kondisi sebelah kiri bus.....	4
Gambar 5. Kondisi bus sebelah kanan	4
Gambar 6. Kursi penumpang tidak dilengkapi dengan sabuk keselamatan (safety belt).....	4
Gambar 7. Roda kemudi terhubung ke batang kemudi	5
Gambar 8. Sambungan kemudi pitman, draglink dan knukle ke roda terhubung dan tidak ada aus.....	5
Gambar 9. Stabilizer bar terhubung dan tidak aus.....	5
Gambar 10. Flexible hose terpasang ke brake chamber dan tidak getas	6
Gambar 11. Superstruktur jendela deformasi ke dalam kabin.....	6
Gambar 12. Kursi penumpang utuh di posisi rel.....	6
Gambar 13. Akses pintu darurat terhalang kursi penumpang	7
Gambar 14. Kondisi bagian atas sebelah kiri truk box.....	7
Gambar 15. Skidmark bus dan truk di ruas tol Pejagan Km 308	8
Gambar 16. Kondisi guardrail terdeformasi setelah tertabrak bus	8
Gambar 17. Kartu uji berkala bus AD-1626-CU.....	9
Gambar 18. STNK bus AD-1626-CU	10
Gambar 19. STNK truk box B-9281-SXR	11
Gambar 20. Kartu uji berkala truk box B-9281-SXR.....	11
Gambar 21. Kondisi ruas jalan Tol Pejagan Pemalang	12
Gambar 22. Ilustrasi jarak berhenti dalam pengereman darurat.....	14
Gambar 23. Perubahan sudut kemudi yang cepat saat roda kemudi menabrak rintangan (Step Steering Input) [1]	15

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Data Rincian Korban Kecelakaan	3
---	---

DAFTAR SINGKATAN

KNKT	:	Komite Nasional Keselamatan Transportasi
JBB	:	Jumlah Berat yang Diperbolehkan
JB	:	Jumlah Berat yang Diijinkan
MST	:	Muatan Sumbu Terberat
BBM	:	Bahan Bakar Minyak
BBK	:	Bahan Bakar Khusus
WIB	:	Waktu Indonesia Barat

SINOPSIS

Pada hari Minggu, 11 Juli 2021 pukul 05.00 WIB mobil bus PO Sudiro Tungga Jaya (selanjutnya disebut bus) nomor kendaraan AD-1626-CU berangkat dari Pasar Kemis Tangerang menuju Wonogiri, Jawa Tengah. Bus membawa 34 orang penumpang dan 2 (dua) orang pengemudi.

Bus melaju di jalur A (arah Semarang) lajur 2 (dua) dengan kecepatan 122 km/jam. Saat tiba di Km 307+500 pengemudi melihat truk box melaju di lajur 1 (satu) dan akan mendahuluinya. Tiba-tiba ada jarak 25 meter pengemudi bus melihat truk box berpindah dari lajur 1 (satu) ke lajur 2 (dua). Truk box berada di garis tengah pemisah lajur. Oleh karena kaget, terjadi step steering input mobil bus ke arah kiri (lajur 1) dan melakukan pengereman serta membunyikan klakson. Namun truk box yang semula berada di garis tengah pembagi lajur kembali ke lajur 1 (satu) sehingga bagian depan sebelah kanan bus membentur bagian belakang dan sebelah kiri atas truk box. Oleh karena kecepatan bus tinggi dan pengemudi melakukan pengereman secara mendadak, pengemudi bus tidak dapat mengendalikan kendaraannya. Bus menabrak pagar pengaman (guardrail) agar tidak ada korban di sisi sebelah kiri, kembali terjadi step steering input mobil bus ke sebelah kanan. Selanjutnya bus oleng kemudian terguling di lajur 1 (satu) dan terseret sejauh 50 meter. Bus berhenti dalam posisi bagian sebelah kanan berada di atas.

Kecelakaan terjadi pada pukul 10.45 WIB dan kondisi cuaca cerah tidak hujan. Kecelakaan ini mengakibatkan 8 (delapan) orang penumpang bus meninggal dunia. Semua korban kecelakaan dievakuasi ke RSUD Siaga Medika, Pemalang.

Atas kecelakaan ini, KNKT mengeluarkan rekomendasi kepada :

1. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat ;
2. Manajemen PO Sudiro Tungga Jaya.

1. INFORMASI FAKTUAL

1.1 Kronologis

Pada hari Minggu, 11 Juli 2021 pukul 05.00 WIB mobil bus PO Sudiro Tungga Jaya (selanjutnya disebut bus) nomor kendaraan AD-1626-CU berangkat dari Pasar Kemis Tangerang menuju Wonogiri, Jawa Tengah. Bus membawa 34 orang penumpang dan 2 (dua) orang pengemudi.

Bus melaju di jalur A (arah Semarang) lajur 2 (dua) dengan kecepatan 122 km/jam. Saat tiba di Km 307+500 pengemudi melihat truk box melaju di lajur 1 (satu) dan akan mendahuluinya. Tiba-tiba ada jarak 25 meter pengemudi bus melihat truk box berpindah dari lajur 1 (satu) ke lajur 2 (dua). Truk box berada di garis tengah pemisah lajur. Oleh karena kaget, terjadi step steering input mobil bus ke arah kiri (lajur 1) dan melakukan pengereman serta membunyikan klakson. Namun truk box yang semula berada di garis tengah pembagi lajur kembali ke lajur 1 (satu) sehingga bagian depan sebelah kanan bus membentur bagian belakang dan sebelah kiri atas truk box. Oleh karena kecepatan bus tinggi dan pengemudi melakukan pengereman secara mendadak, pengemudi bus tidak dapat mengendalikan kendaraannya. Bus menabrak pagar pengaman (guardrail) agar tidak ada korban di sisi sebelah kiri, kembali terjadi step steering input mobil bus ke sebelah kanan. Selanjutnya bus oleng kemudian terguling di lajur 1 (satu) dan terseret sejauh 50 meter. Bus berhenti dalam posisi bagian sebelah kanan berada di atas.

Kecelakaan terjadi pada pukul 10.45 WIB dan kondisi cuaca cerah tidak hujan. Kecelakaan ini mengakibatkan 8 (delapan) orang penumpang bus meninggal dunia. Semua korban kecelakaan dievakuasi ke RSUD Siaga Medika, Pemalang.



Gambar 1. Kondisi bus setelah terjadi kecelakaan



Gambar 2. Lokasi terjadinya kecelakaan

1.2 Korban

Tabel 1. Data Rincian Korban Kecelakaan

	Meninggal	Luka berat	Luka ringan	Total
Awak Kendaraan	-	-	-	-
Penumpang	8	-	20	-
Lain-lain	-	-	-	-
Total	-	-	-	-
Evakuasi	8	-	20	28

1.3 Informasi Kerusakan Sarana dan Prasarana

a. Informasi kerusakan sarana

- 1) Berdasarkan hasil pemeriksaan di lapangan, bus mengalami kerusakan pada beberapa bagian:



Gambar 3. Kondisi bagian depan bus



Gambar 4. Kondisi sebelah kiri bus



Gambar 5. Kondisi bus sebelah kanan



Gambar 6. Kursi penumpang tidak dilengkapi dengan sabuk keselamatan (safety belt)



Gambar 7. Roda kemudi terhubung ke batang kemudi



Gambar 8. Sambungan kemudi pitman, draglink dan knukle ke roda terhubung dan tidak ada aus



Gambar 9. Stabilizer bar terhubung dan tidak aus



Gambar 10. Flexible hose terpasang ke brake chamber dan tidak getas



Gambar 11. Superstruktur jendela deformasi ke dalam kabin



Gambar 12. Kursi penumpang utuh di posisi rel



Gambar 13. Akses pintu darurat terhalang kursi penumpang

- 2) Berdasarkan hasil pemeriksaan di lapangan, truk box mengalami kerusakan pada bagian atas sebelah kiri:



Gambar 14. Kondisi bagian atas sebelah kiri truk box

b. Informasi Kerusakan Prasarana

Kecelakaan ini menimbulkan kerusakan prasarana maupun perlengkapan jalan yaitu berupa guardrail yang penyok dan bekas jejak pengereman bus serta jejak bus terseret setelah menabrak bagian belakang dan sebelah kiri atas truk box.



Gambar 15. Skidmark bus dan truk di ruas tol Pejagan Km 308



Gambar 16. Kondisi guardrail terdeformasi setelah tertabrak bus

1.2 Informasi Awak

a. Pengemudi bus

Umur	:	26
Jenis Kelamin	:	Laki - laki
Surat Ijin Mengemudi	:	BI Umum
Pengalaman Mengemudi	:	3 tahun

b. Pengemudi Truk Box

Umur	:	53
Jenis Kelamin	:	Laki - laki
Surat Ijin Mengemudi	:	BII Umum
Pengalaman Mengemudi	:	25 tahun

1.3 Informasi Sarana

a. Data bus

Merek	:	Hino
Tipe	:	RK8JSKA
Tahun Pembuatan	:	2018
Daya Motor	:	191
Jumlah Berat yang diperbolehkan (JBB)	:	14200
Jumlah Berat yang Diiijinkan (JBI)	:	14200
Muatan Sumbu Terberat (MST)	:	9180
Kelas Jalan	:	1 (satu)
No. Mesin	:	J08EUFJ93088
No. Rangka	:	MJERK8JSKJIN21238
Jumlah Tempat Duduk	:	33 orang
Daya Angkut Orang	:	33 orang
Masa Uji Berkala sampai dengan	:	15 Juli 2021



Gambar 17. Kartu uji berkala bus AD-1626-CU

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Bus PO Sudiro Tungga Jaya AD-1626-CU dengan Truk Box B-9281-SXR, di Ruas Tol Pejagan-Pemalang, 11 Juli 2021



Gambar 18. STNK bus AD-1626-CU

Hasil pemeriksaan kendaraan oleh Investigator KNKT dan tim Hino Semarang sebagai berikut:

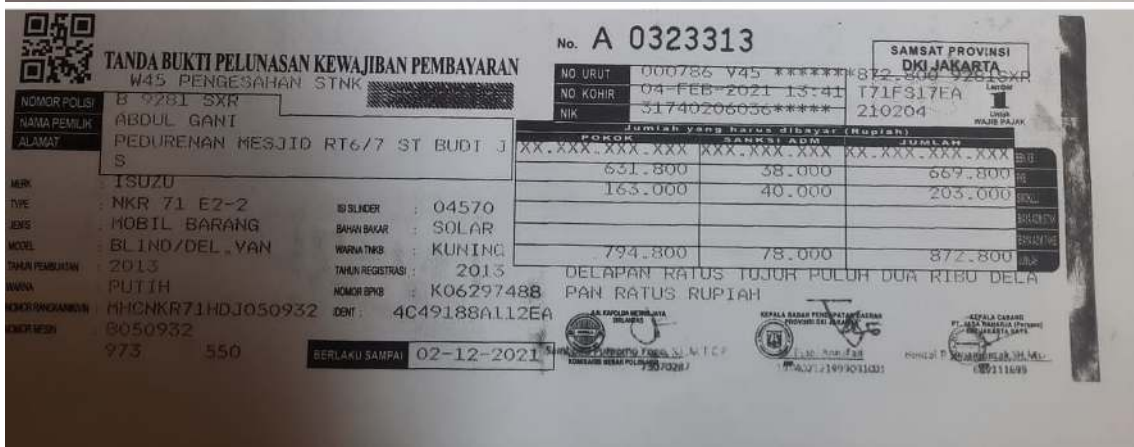
- a. Steering system terhubung & tidak aus;
- b. Brake system FAB terhubung & fleksible hose tidak getas;
- c. Stabilizer bar terhubung & tidak aus;
- d. Superstruktur jendela kiri deformasi terbentur guardrail;
- e. *Safety belt* tidak ada di semua kursi penumpang

b. Data Truk Box

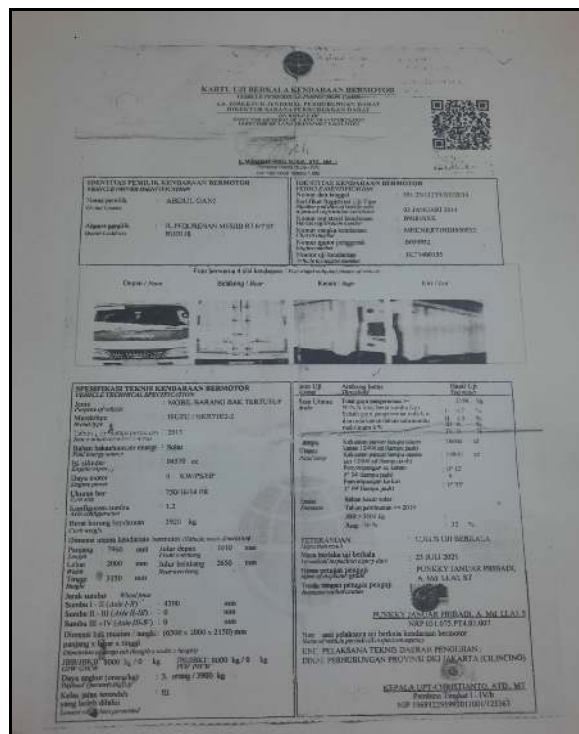
Merek	:	Isuzu
Tipe	:	NKR71
Tahun Pembuatan	:	2013
Daya Motor	:	191
Jumlah Berat yang diperbolehkan (JBB)	:	8000
Jumlah Berat yang Diiijinkan (JBI)	:	8000
Muatan Sumbu Terberat (MST)	:	4520
Kelas Jalan	:	III (TIGA)
No. Mesin	:	B050932
No. Rangka	:	MHCNKR71HDJ050932
Jumlah Tempat Duduk	:	3 orang
Daya Angkut Orang	:	3900 kg
Masa Uji Berkala sampai dengan	:	7 Januari 2022

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Bus PO Sudiro Tungga Jaya AD-1626-CU dengan Truk Box B-9281-SXR, di Ruas Tol Pejagan-Pemalang, 11 Juli 2021



Gambar 19. STNK truk box B-9281-SXR



Gambar 20. Kartu uji berkala truk box B-9281-SXR

1.4 Informasi Cuaca

Pada saat terjadinya kecelakaan cuaca tidak hujan

1.5 Informasi Prasarana dan Lingkungan

Nama Jalan	:	Jalan Tol Pejagan Pemalang
Kelas Jalan	:	I (satu)
Status Jalan	:	Nasional
Fungsi Jalan	:	Arteri primer
Lebar Jalan	:	3,5 meter x 2 lajur
Lebar Bahu Jalan	:	1 sd 2 meter
Pola Arus Lalu Lintas	:	2 (dua) lajur 1 (satu) arah
Konstruksi Perkerasan Jalan	:	Aspal
Kualitas Permukaan Jalan	:	Baik
Kondisi Permukaan Jalan	:	Rata
Tipe Perkerasan Bahu Jalan	:	Aspal



Gambar 21. Kondisi ruas jalan Tol Pejagan Pemalang

1.6 Informasi Manajemen / Organisasi

a. Bus AD-1626-CU

Nama perusahaan/Pemilik	:	PT. Tunas Muda Transport
Alamat Perusahaan/Pemilik	:	Tegal Kuniran Rt02/26, Jebres, Surakarta

b. Truk box B-9281-SXR

Nama perusahaan/Pemilik	:	Abdul Gani
Alamat Perusahaan/Pemilik	:	Pedurenan Mesjid RT 6/7 Setia Budi JKS

2. ANALISIS

2.1 Umum

Analisis dilakukan berdasarkan fakta dan informasi yang berhasil dikumpulkan serta mempertimbangkan pernyataan 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 isu yang akan dibahas adalah sebagai berikut:

a) **Manusia**

Dari hasil investigasi di lapangan diperoleh informasi bahwa pengemudi berusaha menghindari agar tidak menabrak truk box yang berada di depannya. Namun oleh karena laju bus 118 km/jam dan tiba-tiba truk box kembali ke sebelah kiri . Pengemudi tidak dapat menghindari kemudian sisi sebelah kanan bus menabrak bagian atas sebelah kiri truk box. Kemudian bus menabrak guardrail dan terguling.

Perilaku pengemudi yang mengemudikan bus dengan kecepatan di atas 100 km/jam menunjukkan kecepatan bus melebihi batas kecepatan yang tercantum dalam Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bagian Kedua Batas Kecepatan Pasal 23 Ayat 4 butir a dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan Pasal 3 Ayat 4 butir a bahwa kecepatan paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam dalam kondisi arus bebas dan paling tinggi 100 (seratus) kilometer per jam untuk jalan bebas hambatan.

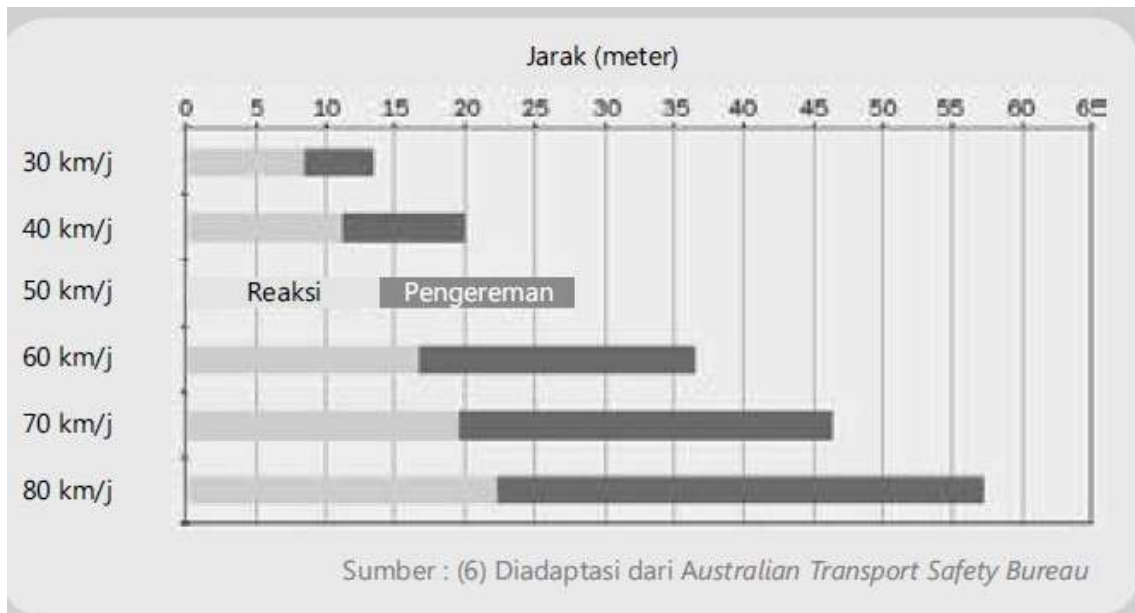
Meskipun sudah ada batas kecepatan, namun pengemudi harus tetap fokus menjaga laju kendaraannya dan selalu konsentrasi agar menghindari dari kecelakaan dengan kendaraan lain di sekitarnya terutama di beberapa titik yang rawan kecelakaan.

Kecepatan yang lebih tinggi meningkatkan risiko kecelakaan dan probabilitas cedera parah jika kecelakaan terjadi. Hal ini disebabkan karena semakin tinggi kecepatan, semakin jauh jarak yang ditempuh dalam masa reaksi pengemudi dan jarak yang dibutuhkan untuk berhenti sempurna.

Selain itu, efek dari kesalahan pengemudi berlipat ganda dalam kecepatan tinggi. Dalam sebuah tabrakan, semakin tinggi kecepatan, semakin besar pula jumlah energi mekanis (kinetik) yang harus diserap oleh tumbukan (impact), yang oleh sebab itu semakin mungkin terjadinya cedera parah.

Kecepatan yang semakin tinggi meningkatkan risiko kecelakaan karena beberapa alasan, misalnya pengemudi mungkin akan kehilangan kontrol kendaraan, tidak mampu mengantisipasi bahaya yang datang secara tepat waktu dan juga menyebabkan pengguna jalan lain salah mempertimbangkan kecepatan kendaraan. Sudah jelas bahwa jarak yang ditempuh pada suatu waktu – begitupun jarak yang ditempuh saat pengemudi atau pengendara bereaksi terhadap situasi berbahaya di jalan di depan mereka – semakin jauh jika kecepatan semakin tinggi. Selain itu, setelah pengemudi bereaksi dan mengerem, jarak berhenti juga semakin jauh jika kecepatan semakin tinggi.

Banyak penelitian telah menunjukkan bahwa waktu reaksi bisa hanya satu detik, tapi dalam sebuah percobaan terungkap bahwa waktu reaksi antara 1,5 dan 4 detik. Konsekuensi dari faktor waktu reaksi digambarkan pada gambar 19.



Gambar 22. Ilustrasi jarak berhenti dalam pengereman darurat

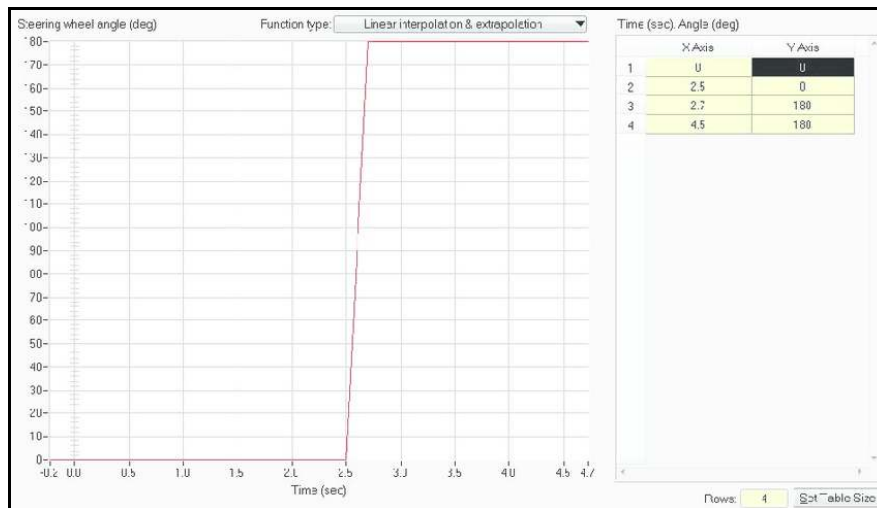
b) Sarana

Hasil pemeriksaan pada bus, ditemukan bahwa steering system mulai dari roda kemudi, batang kemudi (Gambar 7), gearbox, pitman, draglink sampai ke knukle di roda (Gambar 8) terhubung dan tidak ada aus pada joint-joint.

Umumnya, pabrikan mobil mendesain mobil dengan meringankan kemudi serta respon mesin terhadap gerakan pengemudi. Dengan begitu, kecelakaan yang terjadi akibat kesalahan pengemudi dapat diperkecil seminimal mungkin. Tentu,

pengemudi tetap saja harus menguasai kendaraan dengan baik sehingga input yang diberikan oleh pengemudi tetap seimbang dengan laju kendaraan.

Selain itu tim juga menemukan bahwa stabilizer bar mobil bus terhubung dan tidak ada aus pada joint (Gambar 9). Fungsi dari stabilizer bar adalah mengurangi kemiringan kendaraan yang disebabkan oleh gaya sentrifugal pada saat kendaraan membelok, menjaga kendaraan tetap stabil terutama saat kendaraan membelok dan meningkatkan gaya cengkram (traksi) ban terhadap permukaan jalan saat kendaraan membelok. Jejak ban di permukaan jalan (Gambar 15) memperlihatkan respon step steering input pengemudi sebelum tabrak samping truk dan terguling.



Gambar 23. Perubahan sudut kemudi yang cepat saat roda kemudi menabrak rintangan (Step Steering Input) [1]

3. KESIMPULAN

3.1 Temuan

- a. Terdapat skidmark bus dan truk box di ruas tol Pejagan Km 308;
- b. Pengemudi bus mengemudikan kendaraan dengan kecepatan rata-rata 122 km/jam;
- c. Pengemudi truk berpindah lajur kanan untuk mendahului kendaraan yang berada di depannya tanpa melihat situasi dan kondisi kendaraan di belakang;
- d. Pengemudi truk kembali ke lajur sebelah kiri karena mendengar suara klakson bus;
- e. Steering system terhubung & tidak aus;
- f. Brake system FAB terhubung & fleksible hose tidak getas;
- g. Stabilizer bar terhubung & tidak aus;
- h. Superstruktur jendela kiri deformasi terbentur guardrail;
- i. Kursi penumpang tidak dilengkapi dengan sabuk keselamatan (*safety belt*)
- j. Akses pintu darurat terhalang kursi penumpang.

3.2 Faktor Yang Berkontribusi

Faktor yang berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan ini adalah:

- a. Pengemudi truk berpindah lajur kanan untuk mendahului kendaraan yang berada di depannya tanpa melihat situasi dan kondisi kendaraan di belakang;
- b. Pengemudi truk kembali ke lajur sebelah kiri karena mendengar suara klakson bus.
- c. Pengemudi bus mengemudikan kendaraan dengan kecepatan rata-rata 122 km/jam.

3.3 Penyebab Terjadinya Kecelakaan

Pengemudi bus mengemudikan kendaraan dengan kecepatan 122 km/jam sehingga kurang dapat mengantisipasi truk box yang tiba-tiba masuk ke lajur sebelah kanan untuk mendahului kendaraan yang berada di depannya. Selanjutnya saat terjadi step steering input mobil bus ke arah kiri, truk box kembali ke lajur kiri karena mendengar suara klakson bus. Sehingga bagian depan sebelah kanan bus membentur bagian belakang dan sebelah kiri atas truk box. Bus menabrak pagar pengaman (guardrail) agar tidak ada korban di sisi sebelah kiri, kembali terjadi step steering input mobil bus ke sebelah kanan. Selanjutnya bus oleng kemudian terguling di lajur 1 (satu) dan terseret sejauh 50 meter. Bus berhenti dalam posisi bagian sebelah kanan berada di atas. Hal ini ditunjukkan dengan skidmark yang ditemukan di lokasi kejadian.

3.4 Fatalitas Korban

Fatalitas korban terjadi karena kursi penumpang tidak dilengkapi dengan sabuk keselamatan. Pada saat bus terguling, para penumpang terbentur kompartemen kabin dan beberapa penumpang terlempar keluar bus kemudian tertimpa bodi bus.

4. REKOMENDASI

KNKT mengakui tindakan keselamatan yang dilakukan oleh pihak-pihak terkait yang dijelaskan dalam bab 4 dan dianggap relevan untuk mengatasi masalah keselamatan yang dijelaskan dalam laporan ini. Namun, KNKT memandang perlu mengeluarkan rekomendasi keselamatan guna mengurangi risiko fatalitas dan cedera berat, maka direkomendasikan hal-hal sebagai berikut:

a. Direktur Jenderal Perhubungan Darat

- 1) Agar mengimplementasikan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2015 Tentang Perubahan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek kepada para Kepala Dinas Perhubungan Kota/Kabupaten seluruh Indonesia;
- 2) Agar melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan SMK pada Perusahaan Angkutan Umum sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018.

b. Manajemen PO Sudiro Tungga Jaya

- 1) Agar menerapkan Standar Manajemen Keselamatan pada perusahaan khususnya speed management;
- 2) Agar mengikutsertakan para pengemudi dalam pelatihan Defensive Driving baik yang dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan maupun dilaksanakan oleh perusahaan;
- 3) Agar melengkapi kendaraan dengan alarm GPS Tracker guna membatasi kecepatan pengemudi saat berkendara;
- 4) Agar menerapkan safety induction sebelum memberangkatkan bus.

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