



**KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI
REPUBLIK INDONESIA**

LAPORAN AKHIR

KNKT.21.06.10.01

Laporan Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

TABRAKAN BERUNTUN

TRUK TRONTON K 8034 OE

JALAN RAYA PAGOJENGAN, DESA PAGOJENGAN,

KECAMATAN PAGUYANGAN, KABUPATEN BREBES,

PROVINSI JAWA TENGAH

TANGGAL 19 JUNI 2021

2022

KATA PENGANTAR

Puji syukur dipanjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa dengan telah selesainya penyusunan Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Truk Tronton K 8034 OE di Jalan Raya Pagojengan, Desa Pagojengan, Kecamatan Paguyangan, Kabupaten Brebes, Provinsi Jawa Tengah.

Bahwa tersusunnya Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Lalu lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) ini sebagai pelaksanaan dari amanah atau ketentuan Peraturan Pemerintah No. 62 Tahun 2012 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi.

Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan LLAJ 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. Di dalam laporan ini dibahas mengenai kejadian kecelakaan LLAJ 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 LLAJ 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 pengadilan manapun.

Jakarta, 9 Januari 2023

**KETUA KOMITE NASIONAL
KESELAMATAN TRANSPORTASI**



SOERJANTO TJAHJONO

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR GAMBAR	iv
DAFTAR TABEL	v
SINOPSIS	1
I. INFORMASI FAKTUAL	2
I.1 KRONOLOGI KEJADIAN	2
I.2 KORBAN	3
I.3 INFORMASI KENDARAAN	4
I.3.1 Data Teknis Truk Tronton	4
I.3.2 Data Mobil Bus	4
I.3.3 Data Mobil Sedan 1	4
I.3.4 Data Mobil Sedan 2	5
I.4 INFORMASI AWAK KENDARAAN	5
I.4.1 Informasi Pengemudi Truk Tronton	5
I.4.2 Informasi Pengemudi Microbus	5
I.5 INFORMASI KERUSAKAN SARANA DAN PRASARANA	5
I.5.1 Kerusakan Truk Tronton	5
I.5.2 Kerusakan Kendaraan Microbus	8
I.5.3 Kerusakan Prasarana Jalan	9
I.6 INFORMASI JEJAK BAN (<i>SKID MARK</i>) DAN BENTURAN	9
I.7 INFORMASI PRASARANA, SARANA DAN LINGKUNGAN	10
I.7.1 Prasarana Jalan Raya	10
I.7.2 Perlengkapan Jalan	10
I.7.3 Lingkungan Jalan	16
I.8 INFORMASI MANAJEMEN DAN ORGANISASI	16
I.9 INFORMASI CUACA	17

I.10 INFORMASI TAMBAHAN.....	17
1.10.1 Keterangan Saksi	17
1.10.2 Informasi Perundang-Undangan	19
II. ANALISIS	23
II.1 FAKTOR MANUSIA.....	23
II.2 FAKTOR PRASARANA	24
II.3 FAKTOR KENDARAAN	24
III. KESIMPULAN	26
III.1 TEMUAN	26
III.2 FAKTOR YANG BERKONTRIBUSI.....	27
III.3 PENYEBAB TERJADINYA KECELAKAAN	27
III.4 FATALITAS	27
IV. REKOMENDASI.....	28
IV.1 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	28
IV.2 Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional VII Semarang	28
IV.3 Pemerintah Kabupaten Brebes	28
DAFTAR PUSTAKA	29

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Lokasi Kejadian Kecelakaan Berdasarkan GPS	3
Gambar 2. Posisi badan truk tronton saat awal kejadian, bodi bagian kanan berada di bawah	5
Gambar 3. Bodi bagian depan truk tronton rusak	6
Gambar 4. Bodi bagian samping truk tronton	6
Gambar 5. Bodi bagian belakang truk tronton	6
Gambar 6. Kondisi selang fleksibel beserta sambungannya baik.....	7
Gambar 7. Kondisi tabung rem angin masih berfungsi	7
Gambar 8. Alur ban depan kiri Aus dan velg ban depan kanan rusak	7
Gambar 9. Bodi microbus bagian depan rusak	8
Gambar 10. Bodi Mlcrobus tampak samping kiri	8
Gambar 11. Bodi Microbus tampak belakang.....	8
Gambar 12. Dua buah sedan yang tertabrak truk tronton	9
Gambar 13. Sketsa Benturan (<i>Not to Scale</i>)	9
Gambar 14. Lingkungan Jalan Lokasi Kejadian Kecelakaan.....	16

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Data Jumlah dan Rincian Korban.....	4
Tabel 2. Perlengkapan jalan	10

SINOPSIS

Pada hari Jumat tanggal 18 Juni 2021 kurang lebih pukul 19.00 WIB, truk tronton dengan nomor polisi K 8034 OE (selanjutnya disebut truk tronton) diberangkatkan dari Cilacap menuju ke Semarang dengan mengangkut muatan 34,5 Ton gandum milik PT. Charoen Pokphand Indonesia. Truk tronton hanya diawaki 1 (satu) orang pengemudi. Keesokan harinya, Sabtu, 19 Juni 2021 sekitar pukul 06.00 WIB, truk tronton melintasi *Flyover* Kretek ke arah Bumiayu. Pada saat truk tronton berada di bentang menanjak pengemudi menggunakan persneling gigi 3 (tiga). Demikian pula saat melalui bentang menurun, keadaan tuas persneling truk tronton masih berada pada gigi 3 (tiga). Sekitar beberapa ratus meter setelah melintasi bentang menurun *Flyover* Kretek, pengemudi memindahkan ke persneling dari gigi 3 (tiga) ke gigi 2 (dua) namun gagal dan posisi terakhir persneling pada gigi netral.

Truk tronton meluncur dengan kecepatan tak terkendali di jalan raya Pagojengan yang kondisinya berupa turunan Panjang. Sesampainya di pertigaan masuk kota Bumiayu (sejauh kurang lebih 2 km dari *Flyover* Kretek), pengemudi gagal membelokkan truk tronton ke kanan (arah jalan Lingkar Selatan). Truk tronton bergerak lurus masuk ke jalan raya Diponegoro dan menabrak tepi pembatas beton yang dipasang di tengah-tengah pertigaan jalan. Selanjutnya truk tronton menabrak tiang lampu PJU yang berada di sisi kanan jalan dan kemudian berturut-turut menabrak sebuah microbus yang berhenti di arah yang berlawanan, 2 (dua) unit sedan yang terparkir di bengkel sisi kiri jalan Diponegoro dan akhirnya terhenti setelah menabrak pagar bangunan koperasi yang terletak di sebelah kiri bengkel. Pada saat kejadian cuaca cerah, tidak hujan.

Tabrakan beruntun ini mengakibatkan korban 1 (satu) orang meninggal dunia dan 5 (lima) orang mengalami luka ringan termasuk pengemudi microbus. Korban kecelakaan selanjutnya dievakuasi ke RSUD Muhammadiyah Siti Aminah Bumiayu. Sementara itu, pengemudi truk tronton selamat dan tidak mengalami luka apapun. Pengemudi truk tronton diamankan oleh pihak Kepolisian di Mapolsek Bumiayu.

Berdasarkan hasil investigasi dan analisis dapat disimpulkan bahwa penyebab truk tronton meluncur tak terkendali di turunan panjang dan terjadi tabrakan beruntun adalah gagalnya perlambatan laju truk tronton. Kelebihan muatan 130% dari JBB atau 150% dari JBI, juga turut menjadi faktor yang berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan.

KNKT dalam hal ini telah menerbitkan rekomendasi kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kemenhub, Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional VII Semarang dan Pemerintah Kabupaten Brebes.

I. INFORMASI FAKTUAL

I.1 KRONOLOGI KEJADIAN

Pada hari Jumat tanggal 18 Juni 2021 kurang lebih pukul 19.00 WIB, truk tronton membawa muatan gandum seberat 34,5 Ton milik PT. Charoen Pokphand Indonesia. Truk tronton berangkat dari Pool di Cilacap menuju Semarang dengan jumlah awak 1 (satu) orang pengemudi dan 1 (satu) orang pembantu pengemudi. Sesampainya di Ajibarang, Truk tronton sempat berhenti di sebuah SPBU untuk mengisi BBM dan di tempat itu pula pengemudi truk tronton beristirahat/tidur. Kurang lebih 2 (dua) jam kemudian, truk tronton kembali melanjutkan perjalanan.

Keesokan harinya, Sabtu, 19 Juni 2021 sekitar pukul 06.00 WIB, truk tronton melintasi *Flyover* Kretek ke arah Bumiayu. Pada saat truk tronton mulai berjalan menaiki bentang menanjak hingga saat melewati bentang datar *Flyover* Kretek, kecepatan truk tronton kurang lebih antara 10-20 km/jam dengan posisi persneling pada gigi 3 (tiga). Demikian pula saat truk tronton berjalan melalui bentang menurun *Flyover* Kretek, keadaan tuas persneling masih pada gigi 3 (tiga).

Ketika truk tronton melewati depan masjid Al-Hidayah di tepi jalan raya Pagojengan yang jaraknya kurang lebih beberapa ratus meter setelah bentang menurun *Flyover* Kretek arah pusat kota Bumiayu, pengemudi memindahkan posisi tuas persneling dari gigi 3 (tiga) ke gigi 2 (dua) namun gagal (tuas tidak mau berpindah gigi, bahkan posisi tuas menjadi netral). Selanjutnya pengemudi mencoba menginjak rem berkali-kali namun yang terjadi justru pedal rem menjadi blong dan pedal kopling menjadi keras. Truk tronton semakin melaju dengan kecepatan yang tidak bisa dikendalikan oleh pengemudi menuju ke arah pusat kota Bumiayu. Sementara itu, aktivitas kendaraan di jalan raya Pagojengan tidak terlalu ramai. Ada sebuah kendaraan penumpang berupa microbus dengan nomor polisi G 1521 FR (selanjutnya disebut microbus) yang berjalan dari arah pusat kota Bumiayu (jalan Diponegoro) hendak ke arah *Flyover* Kretek berhenti di pertigaan depan SMK Amilia. Pada saat microbus berhenti di pertigaan, keadaan lalu lintas di pertigaan depan SMK Amilia masih didominasi oleh kendaraan-kendaraan yang “turun” dari arah *Flyover* Kretek. Microbus ini berhenti dengan maksud untuk menunggu giliran melintasi pertigaan dan kemudian “naik” ke arah *Flyover* Kretek.

Ketika posisi truk tronton yang sedang melaju “turun” sudah berada dekat dengan pertigaan masuk kota Bumiayu dimana ditengah-tengah pertigaan tersebut dipasang pembatas beton, pengemudi truk tronton membelokkan kendaraannya ke arah kanan (jalan raya Lingkar Selatan) untuk menghindari pembatas beton yang terpasang tersebut sambil membunyikan klakson berkali-kali namun gagal. Sisi depan kiri truk tronton menabrak bagian tepi

dari pembatas beton tersebut. Setelah menabrak pembatas beton, truk tronton kemudian menabrak tiang lampu PJU di sisi kanan jalan Diponegoro. Selanjutnya truk tronton menabrak bagian depan microbus dan menyeret microbus ke arah gedung sekolah di sisi kiri jalan hingga menabrak pagar gedung sekolah tersebut. Pada saat itu posisi truk tronton sudah miring kekanan dan kemudian terguling dengan bagian kanan truk berada di bawah namun tetap menggelincir. Microbus yang terseret truk tronton akhirnya terhenti setelah bagian depan microbus menabrak tiang kanopi bengkel. Sementara itu, truk tronton yang masih menggelincir tersebut secara beruntun menabrak 2 (dua) unit mobil jenis sedan yang terparkir di depan sebuah bengkel yang terletak bersebelahan dengan gedung sekolah. Truk tronton akhirnya berhenti menggelincir setelah menabrak pagar tembok gedung koperasi yang berada di sebelah kiri bengkel. Kecelakaan tersebut mengakibatkan 1 (satu) orang penumpang microbus meninggal dunia dan 5 (lima) orang penumpang microbus termasuk pengemudi microbus mengalami luka ringan, 1 (satu) unit microbus rusak, 2 (dua) unit mobil sedan rusak, 1 (satu) unit tiang listrik rusak, kanopi bengkel, pagar bangunan sekolah dan pagar bangunan koperasi mengalami kerusakan. Pada kejadian kecelakaan tersebut pengemudi truk tronton selamat dan tidak mengalami luka apapun. Seluruh korban dalam kecelakaan ini selanjutnya dievakuasi ke RS Muhammadiyah Siti Aminah Bumiayu sementara pengemudi truk tronton diamankan di Mapolsek Bumiayu.

Pada saat kejadian cuaca cerah, tidak hujan. Lokasi kejadian sesuai dengan *Global Positioning System* (GPS) berada di 7°16'17.4"S dan 109°01'00"E.



Gambar 1. Lokasi Kejadian Kecelakaan Berdasarkan GPS

I.2 KORBAN

Korban akibat kecelakaan adalah 1 (satu) orang meninggal dunia, dan 5 (lima) orang luka ringan. Rincian korban dicantumkan pada Tabel 1 di bawah.

Tabel 1. Data Jumlah dan Rincian Korban

Kondisi	Truk tronton	Microbus	Sedan 1	Sedan 2	Total
Meninggal	-	1	-	-	1
Luka Ringan	-	5	-	-	5
TOTAL	0	6	0	0	6

I.3 INFORMASI KENDARAAN**I.3.1 Data Teknis Truk Tronton**

No. Polisi	: K 8034 OE
Merk/Tipe/tahun	: Isuzu/ FVM34 U HP 5.8 (tronton)/2019
Isi Silinder	: 7790 cc
No. Rangka	: MHCFVM34UKJ000724
No. Mesin	: 6HK1FO10495
No. Uji berkala	: BKS 192566
Daya Angkut	: 12170 kg
Konfigurasi Sumbu	: 1.2.2
JBB	: 26.000 kg
JB I	: 23.000 kg
MST	: 9700 kg
Jarak Sumbu Roda	: 5825 mm
FOH	: 1250 mm
ROH	: 3560 mm
Masa Berlaku Uji berkala	: 30 Juni 2021

I.3.2 Data Mobil Bus

No. Polisi	: G 1521 FR
Merk/Tipe/tahun	: Mitsubishi/FE 304/2001
Isi Silinder	: 3298 cc
No. Rangka	: MHMFE30481RO13090
No. Mesin	: 4D31194612

I.3.3 Data Mobil Sedan 1

No. Polisi	: H 8389 JA
Merk/Tipe/tahun	: Honda/Accord SV4 AT 2.2/1994
Isi Silinder	: 2150 cc

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Tabrakan Beruntun Truk Tronton K 8034 OE, Kabupaten Brebes Provinsi Jawa Tengah, 19 Juni 2021

I.3.4 Data Mobil Sedan 2

No. Polisi	:	E 1564 MD
Merk/Tipe/tahun	:	Mitsubishi/ Galant 1600 GL/1983
Isi Silinder	:	1597 cc
No. Rangka	:	A161001140
No. Mesin	:	4G32CP0892

I.4 INFORMASI AWAK KENDARAAN

I.4.1 Informasi Pengemudi Truk Tronton

Umur	:	44 tahun
Jenis Kelamin	:	Laki-laki
SIM	:	B I Umum
Masa Berlaku	:	11-03-2026

I.4.2 Informasi Pengemudi Microbus

Umur	:	51 tahun
Jenis Kelamin	:	Laki-laki
SIM	:	B I Umum
Masa Berlaku	:	06-06-2023

I.5 INFORMASI KERUSAKAN SARANA DAN PRASARANA

I.5.1 Kerusakan Truk Tronton



Gambar 2. Posisi akhir truk tronton setelah kejadian, bodi bagian kanan berada di bawah

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Tabrakan Beruntun Truk Tronton K 8034 OE, Kabupaten Brebes Provinsi Jawa Tengah, 19 Juni 2021



Gambar 3. Bodi bagian depan truk tronton rusak



Gambar 4. Bodi bagian samping truk tronton



Gambar 5. Bodi bagian belakang truk tronton

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Tabrakan Beruntun Truk Tronton K 8034 OE, Kabupaten Brebes Provinsi Jawa Tengah, 19 Juni 2021



Gambar 6. Kondisi selang fleksibel beserta sambungannya baik



Gambar 7. Kondisi tabung rem angin masih berfungsi



Gambar 8. Alur ban depan kiri Aus dan velg ban depan kanan rusak

I.5.2 Kerusakan Kendaraan Microbus



Gambar 9. Bodi microbus bagian depan rusak



Gambar 10. Bodi Microbus tampak samping kiri



Gambar 11. Bodi Microbus tampak belakang



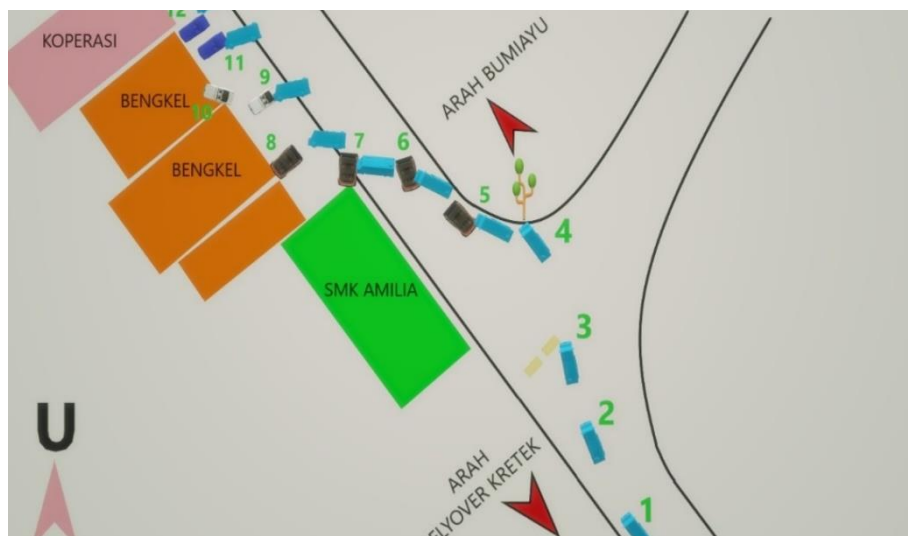
Gambar 12. Dua buah sedan yang tertabrak truk tronton

I.5.3 Kerusakan Prasarana Jalan

Pada lokasi kejadian terdapat kerusakan pembatas beton yang dipasang di tengah pertigaan dan tiang lampu PJU.

I.6 INFORMASI JEJAK BAN (SKID MARK) DAN BENTURAN

Pada perkerasan jalan tidak tampak jejak pengereman dari truk tronton. Bagian depan microbus terdeformasi cukup parah. Microbus sempat terseret dan terhenti di depan halaman bengkel setelah menabrak tiang kanopi.



Gambar 13. Sketsa Benturan (*Not to Scale*)

Keterangan Gambar 13 :

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Tabrakan Beruntun Truk Tronton K 8034 OE, Kabupaten Brebes Provinsi Jawa Tengah, 19 Juni 2021

1. Posisi awal Truk Tronton yang melaju dari arah Flyover Kretek
2. Saat di pertigaan pengemudi berusaha membelokkan truk tronton ke kanan namun gagal
3. Bagian depan kiri truk tronton menabrak pembatas beton
4. Truk tronton menabrak tiang lampu PJU
5. Truk tronton menabrak microbus
6. Truk tronton menyeret microbus ke arah kiri jalan
7. Microbus menabrak pagar gedung sekolah
8. Posisi microbus terakhir saat setelah menabrak tiang kanopi bengkel
9. Truk tronton dalam posisi terbalik ke kanan menggelincir dan menabrak mobil sedan 1 di bengkel
10. Posisi terakhir sedan 1
11. Truk tronton menabrak mobil sedan 2
12. Posisi terakhir mobil sedan 2 dan truk tronton yang terhenti setelah menabrak pagar gedung koperasi samping bengkel

I.7 INFORMASI PRASARANA, SARANA DAN LINGKUNGAN



I.7.1 Prasarana Jalan Raya

Nama Jalan	: Jalan Raya Pagojengan, Desa Pagojengan, Kecamatan Paguyangan, kabupaten Brebes, Jawa Tengah.
Status Jalan	: Nasional
Kelas Jalan	: II (dua)
Fungsi Jalan	: Arteri Primer
Pola Arus Lalu Lintas	: 2 Lajur 2 arah tanpa median
Lebar Badan jalan	: 6 meter
Lebar Bahu Jalan	: 1 meter
Konstruksi Perkerasan Jalan	: Aspal
Geometrik jalan	: Kondisi alinyemen jalan adalah lurus menurun dengan gradien rata-rata 3,41%

I.7.2 Perlengkapan Jalan




Tabel 2. Perlengkapan jalan

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI*Tabrakan Beruntun Truk Tronton K 8034 OE, Kabupaten Brebes Provinsi Jawa Tengah, 19 Juni 2021*

Gambar Perlengkapan Jalan	Nama Perlengkapan Jalan	Kondisi
	Rambu Peringatan	Baik
	Rambu Peringatan Hati-hati Rambu Larangan Berhenti	Baik
	Rambu Batas Kecepatan 40 km/jam	Baik



KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Tabrakan Beruntun Truk Tronton K 8034 OE, Kabupaten Brebes Provinsi Jawa Tengah, 19 Juni 2021

	Rambu Larangan Berhenti	Baik
	Rambu Larangan Mendahului	Baik
	Pagar Pengaman sepanjang Flyover Kretek	Baik

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Tabrakan Beruntun Truk Tronton K 8034 OE, Kabupaten Brebes Provinsi Jawa Tengah, 19 Juni 2021

	Marka Garis Utuh	Memudar
	Rambu Larangan Putar Balik	Baik
	Rambu Peringatan Jalur Penyelamat	Baik




KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Tabrakan Beruntun Truk Tronton K 8034 OE, Kabupaten Brebes Provinsi Jawa Tengah, 19 Juni 2021

	<i>Safety Mirror</i>	Baik
	Jalur penyelamat I	Baik
	Jalur Penyelamat II	Baik


KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Tabrakan Beruntun Truk Tronton K 8034 OE, Kabupaten Brebes Provinsi Jawa Tengah, 19 Juni 2021

	Rambu Peringatan Turunan Landai	Baik
	Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas 2 (dua) warna	Baik
	Rambu Peringatan Persimpangan Tiga Sisi Kanan	Baik

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Tabrakan Beruntun Truk Tronton K 8034 OE, Kabupaten Brebes Provinsi Jawa Tengah, 19 Juni 2021

	Rambu Larangan Masuk Bagi Mobil Bus dengan papan tambahan jadwal yang tidak diperbolehkan memasuki ruas jalan	Baik
---	---	------

I.7.3 Lingkungan Jalan

Lokasi kecelakaan merupakan lingkungan jalan akses masuk ke kota Bumiayu. Di sekitar lokasi terdapat gedung sekolah, bengkel dan pemukiman penduduk.



Gambar 14. Lingkungan Jalan Lokasi Kejadian Kecelakaan

I.8 INFORMASI MANAJEMEN DAN ORGANISASI

1.8.1 Truk Tronton

Operator/ Pemilik : PT. Angkasa Karya
Alamat : Jl. Raya Blora Randublatung km 3, Kec. Blora, Kab. Blora, Jawa Tengah

1.8.2 Microbus

Operator/ Pemilik : Tidak Ada Data
Alamat : Tidak Ada Data

I.9 INFORMASI CUACA

Saat kecelakaan terjadi cuaca dalam kondisi tidak hujan.

I.10 INFORMASI TAMBAHAN

1.10.1 Keterangan Saksi

a. Saksi I, Pengemudi Truk tronton, Laki-laki, 44 Tahun, memberikan pernyataan sebagai berikut :

Saksi I sudah berpengalaman membawa mobil angkutan perkotaan selama 4 (empat) tahun, membawa truk engkel selama 4 (empat) tahun dan yang terakhir sebagai pengemudi truk tronton selama 1 (satu) tahun. Saksi I memiliki SIM B1 Umum. Sebelum kecelakaan, Saksi I sudah menjalani beberapa rute dengan kendaraan yang sama, seperti Cilacap – Jakarta, Cilacap Semarang, Cilacap – Balaraja (Tangerang). Dalam satu minggu terakhir tidak pernah ada kendala/masalah pada kendaraan yang dikemudikannya.

Saksi I baru pertama kalinya melewati rute Semarang – Cilacap melalui Bumiayu dengan mengangkut muatan berupa Gandum seberat 34,5 ton padahal sebelumnya ia sudah terbiasa mengemudikan truk tronton melewati rute tersebut namun hanya dengan muatan seberat 20 – 25 ton. Menurut saksi I, sebenarnya dalam hati ia merasa keberatan apabila disuruh mengangkut muatan seberat itu namun tidak mampu untuk menolaknya karena apabila menolak maka ia akan kehilangan order tersebut dan tidak mendapatkan uang.

Pada hari Jumat tanggal 18 Juni 2021 Saksi I berangkat dari Cilacap jam 19.00 WIB. Sesampainya di sebuah SPBU di Ajibarang , Saksi I berhenti untuk mengisi BBM dan tidur. Setelah 2 jam kemudian, Saksi I meneruskan perjalanan menuju Bumiayu dan sampai di dekat *flyover* sekitar jam 06.00 WIB tanggal 19 Juni 2021. Ketika memasuki *flyover* tidak ada masalah pada saat mendaki dan tidak ada masalah dalam sistem pengereman kendaraan dan pada saat itu tuas persneling pada gigi 3. Demikian pula saat truk tronton berjalan melalui bentang menurun *flyover* Kretek keadaan posisi tuas persneling pada gigi 3 (tiga).

Ketika truk tronton melewati depan sebuah masjid di tepi jalan raya Pagojengan yang jaraknya kurang lebih beberapa ratus meter setelah bentang menurun *flyover* Kretek arah pusat kota Bumiayu, laju truk tronton tidak berkurang saat dilakukan pengereman oleh Saksi I. Saksi I kemudian mencoba memindahkan posisi tuas pemindah daya ke gigi 2 (dua) namun gagal (tuas tidak mau berpindah gigi, bahkan posisi tuas menjadi netral). Selanjutnya Saksi I mencoba menginjak rem

beberapa kali namun yang terjadi justru pedal rem menjadi blong dan pedal kopling dirasakan menjadi keras saat diinjak. Truk tronton semakin melaju dengan kecepatan yang tidak bisa dikendalikan oleh Saksi I menuju ke arah pusat kota Bumiayu. Akhirnya terjadilah peristiwa kecelakaan sesaat setelah truk tronton berada di pertigaan depan SMK Amilia.

Saksi I merasa panik karena ia melihat di depannya ada penghalang beton. Karenanya ia segera membelokkan kemudi ke kanan namun ternyata di sebelah kanan ada tiang PJU dan microbus yang sedang berhenti. Saksi I pasrah melihat truk yang dibawanya menabrak tiang PJU dan kemudian menyeret microbus yang berhenti tersebut. Setelah kejadian truk tronton menabrak microbus, saksi mengaku sudah tidak ingat lagi bagaimana selanjutnya kejadian itu terjadi sampai dia diamankan oleh petugas kepolisian dari polsek Bumiayu.

Pada saat ditanya tekanan angin pada kompresor, pengemudi menjawab tidak tahu karena indikator penunjuk tekanan angin tidak berfungsi.

b. Saksi II, Pemilik Bengkel, Laki-laki, 44 Tahun, memberikan pernyataan sebagai berikut :

Pada saat kecelakaan, saksi II ada di dalam bengkel. Ia segera keluar bengkel untuk melihat apa yang terjadi sesaat ketika terdengar bunyi dentuman yang sangat keras dari arah pertigaan. Setelah berada di luar, ia melihat truk tronton menabrak microbus dan menyeretnya hingga menabrak pagar bangunan sekolah, dan microbus itu terus terseret hingga berhenti setelah menabrak tiang penyangga kanopi bengkelnya. Sementara itu truk tronton miring ke kanan dan terguling namun tetap menggelincir sehingga kemudian menabrak 2 (dua) mobil sedan (honda accord dan berikutnya menabrak Mitsubishi gallant) yang terparkir di depan bengkelnya. Kemudian truk tronton itu baru berhenti menggelincir saat menabrak pagar gedung koperasi dan muatan truk tumpah berhamburan di jalan.

1.10.2 Informasi Perundang-Undangan

- a. Undang Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- **Surat izin Mengemudi**

Pasal 77

- (1) *Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan*

- **Tata Cara Berlalu Lintas**

Pasal 105

Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib:

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

Pasal 106

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

b. 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.*

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.

- c. Peraturan Pemerintah Nomor 32 tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis 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 penggaduh.*

II. ANALISIS

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 faktor yang akan dibahas adalah sebagai berikut :

II.1 FAKTOR MANUSIA

Saat mendapatkan tugas membawa truk tronton dengan muatan 34,5 Ton gandum, ada kemungkinan pengemudi ragu-ragu terhadap kemampuannya sendiri/tidak percaya diri untuk membawa truk tronton dengan muatan seberat itu karena belum pernah melakukan sebelumnya dimana berat muatan kali ini jauh melebihi dari berat muatan yang biasa diangkut (20-25 Ton). Kondisi pada saat truk tronton memuat gandum 34,5 Ton ini adalah kondisi *overload*, dimana kendaraan mengalami kelebihan muatan 130% dari JBB (26 Ton) atau 150% dari JBI (23 Ton). Namun akhirnya pengemudi bersedia juga untuk mengemudikan truk tronton tersebut.

Saat melintasi *Flyover* Kretek, di bentang menanjak pengemudi memakai persneling gigi 3 sampai dengan bentang menurun. Saat berada di turunan panjang setelah melalui bentang menurun, pengemudi memindahkan persneling gigi 3 ke gigi 2 namun gagal dan posisi terakhir persneling di gigi netral.

Pada saat posisi persneling netral dan truk tronton melaju di jalan menurun panjang, pengemudi mencoba memperlambat truk tronton dengan memfungsikan/menginjak rem utama berkali-kali. Ditambah kondisi muatan yang melebihi kapasitas kekuatan rem, sehingga sangat sulit untuk menghentikan putaran roda truk tronton.

Selain itu, pengemudi gagal membelokkan truk tronton ke jalan yang seharusnya dilewati tapi bergerak ke arah jalan lurus yang lalu lintasnya lebih ramai.

Tindakan berisiko tinggi dan perilaku kurang terampil yang telah ditunjukkan sebagaimana tersebut diatas justru terkadang tidak disadari, bahkan dianggap sebagai hal biasa. Pola pikir (*attitude*) dan kebiasaan (*behaviour*) ini sangat berbahaya atau bisa berakibat fatal bila tanpa didukung oleh pemahaman terhadap keselamatan. Akibat ketidakmampuan mengenal dan mengelola potensi bahaya dan risiko, seorang pengemudi cenderung mengambil tindakan berisiko (*high risk*). Seorang pengemudi harus memiliki kemampuan mengenal potensi bahaya dan risiko di jalan (*risk hazard* dan

juga harus mampu mengelola risiko dari aktivitas atau tindakannya (*risk management*).

Oleh karena itu, sertifikasi pengemudi diperlukan sesuai ketentuan UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 77 Ayat 4 dimana untuk memperoleh SIM Kendaraan umum maka seorang pengemudi wajib mengikuti pendidikan dan pelatihan pengemudi angkutan umum.

II.2 FAKTOR PRASARANA

Pada area flyover kretek sudah terpasang rambu-rambu lalu lintas dalam kondisi cukup baik, namun demikian rambu-rambu tersebut masih juga belum memberikan informasi yang komprehensif mengenai kondisi jalan. Jenis rambu yang terpasang di flyover ketek antara lain adalah rambu peringatan, rambu larangan berhenti, rambu larangan menjalankan kendaraan dengan kecepatan lebih dari 40 km/jam, rambu peringatan jalur penyelamat, rambu larangan menyalip kendaraan lain dan rambu peringatan turunan panjang. Untuk mengantisipasi kendaraan yang lajunya tidak terkendali, telah disiapkan 2(dua) buah jalur penyelamat yang ditempatkan setelah bentang menurun *Flyover* Kretek. Meskipun begitu, masih banyak pengguna jalan yang melewati flyover kretek akan memiliki kecenderungan menggunakan gigi tinggi dan kecepatan diatas 40 km/jam di bentang datar flyover, melebihi rambu petunjuk yang ada, yang secara otomatis pada saat menuruni turunan akan memicu akselerasi kendaraan. Hal ini tentu saja berbahaya khususnya bagi kendaraan barang terutama yang mengalami lebih muatan karena peningkatan akselerasi akan lebih cepat dibandingkan kendaraan lainnya.

II.3 FAKTOR KENDARAAN

Truk tronton merk Isuzu type FVM34 memakai sistem *Full Air Brake*. Dari hasil pemeriksaan secara visual selang fleksibel rem beserta sambungannya masih baik, tabung rem angin masih berfungsi dan kampas rem masih tebal. Hal ini mengindikasikan bahwa fungsi sistem pengereman masih bekerja dengan baik.

Gagalnya perlambatan kendaraan pada kondisi jalan turunan panjang disebabkan oleh perilaku pengemudi memperlambat mobil dengan cara menekan pedal rem utama berulang-ulang di bentang menurun panjang. Cara yang demikian ini adalah perilaku yang berisiko terjadinya gagal rem dan tidak berkeselamatan. Risiko kegagalan pengereman dikarenakan persediaan udara bertekanan di tangki cepat berkurang sedangkan waktu untuk pengisian udara tidak cukup tersedia. Padahal, pengereman dengan menggunakan sistem *Full Air Brake* ini akan menjadi efektif apabila tekanan angin lebih besar dari 5 bar. Tekanan angin tidak terpantau akibat indikator

yang tidak berfungsi. Disamping itu, keadaan kendaraan dengan kelebihan berat muatan (*overload*) juga berpengaruh pada sistem pengereman karena kelebihan berat muatan tersebut membuat kemampuan rem untuk menghentikan putaran roda menjadi tidak maksimal.

Teknik mengemudi pada kondisi jalan turunan panjang agar kecepatan kendaraan tetap terkendali seharusnya diawali dengan mengurangi kecepatan, yaitu penggunaan rem mesin (*engine brake*) dan *exhaust brake*. *Engine brake* hanya bekerja pada gigi rendah (gigi 1-2). *Service brake*/rem kaki digunakan ketika putaran mesin melebihi batas aman yang diijinkan, dan tidak memindahkan gigi transmisi karena putaran roda-roda belum sesuai dengan putaran mesin. Akibat putaran roda-roda yang tidak sesuai dari putaran mesin inilah yang menyebabkan pengemudi mengalami kegagalan dalam menurunkan gigi persneling.

III. KESIMPULAN

III.1 TEMUAN

1. Pengemudi sudah berpengalaman membawa mobil angkutan perkotaan selama 4 (empat) tahun, membawa truk engkel selama 4 (empat) tahun dan yang terakhir sebagai pengemudi truk tronton selama 1 (satu) tahun.
2. Pengemudi memiliki SIM B1 Umum.
3. Sebelum kecelakaan, Pengemudi sudah menjalani beberapa rute dengan kendaraan yang sama, seperti Cilacap – Jakarta, Cilacap Semarang, Cilacap – Balaraja (Tangerang).
4. Dalam satu minggu terakhir tidak pernah ada kendala/masalah pada kendaraan yang dikemudikan oleh pengemudi.
5. Ketidakmampuan mengenal dan mengelola potensi bahaya dan risiko dari pengemudi sehingga menyebabkan pengemudi mengambil tindakan berisiko (*high risk*).
6. Pada area *flyover* kretek dan sekitarnya sudah terpasang rambu-rambu lalu lintas dan perlengkapan jalan lainnya dalam kondisi cukup baik
7. Truk tronton membawa muatan gandum seberat 34.5 Ton milik PT. Charoen Pokphand Indonesia diberangkatkan dari Pool di Cilacap menuju Semarang pada hari Jumat tanggal 18 Juni 2021 pukul 19.00 WIB.
8. Kendaraan mengalami kelebihan muatan 130% dari JBB (26 Ton) atau 150% dari JBI (23 Ton).
9. Truk tronton sempat berhenti di sebuah SPBU di Ajibarang untuk mengisi BBM dan di tempat itu pula pengemudi truk tronton beristirahat/tidur. Kurang lebih 2 (dua) jam kemudian, truk tronton kembali melanjutkan perjalanan.
10. Pada hari Sabtu, 19 Juni 2021 sekitar pukul 06.00 WIB saat truk tronton mulai berjalan menaiki bentang menanjak hingga saat melewati bentang datar *Flyover* Kretek, kecepatan truk tronton kurang lebih antara 10-20 km/jam dengan posisi persneling pada gigi 3 (tiga). Demikian pula saat truk tronton berjalan melalui bentang menurun *Flyover* Kretek, keadaan tuas persneling masih pada gigi 3 (tiga).
11. Pengemudi mencoba memindahkan tuas persneling dari gigi 3 ke gigi 2 namun gagal. Posisi terakhir persneling dalam posisi netral.

12. Saat posisi persneling netral dan truk tronton melaju di jalan menurun panjang, pengemudi mencoba memperlambat truk tronton dengan memfungsikan/menginjak rem utama berkali-kali.
13. Indikator tekanan angin tidak berfungsi
14. Pengemudi gagal membelokkan truk tronton ke jalan yang seharusnya dilewati tapi bergerak ke arah jalan lurus yang lalu lintasnya lebih ramai.
15. Truk Tronton berturut-turut menabrak pembatas beton yang dipasang di tengah pertigaan, menabrak tiang lampu PJU, menabrak microbus, 2 (dua) unit mobil sedan yang terparkir di bengkel dan pagar bangunan koperasi.
16. Cuaca pada saat kejadian tidak hujan.
17. Kecelakaan mengakibatkan 1 (satu) orang penumpang microbus meninggal dunia dan 5 (lima) orang penumpang microbus termasuk pengemudi microbus mengalami luka ringan
18. Seluruh korban dalam kecelakaan ini selanjutnya dievakuasi ke RS Muhammadiyah Siti Aminah Bumiayu sementara pengemudi truk tronton diamankan di Mapolsek Bumiayu.

III.2 FAKTOR YANG BERKONTRIBUSI

Dari hasil investigasi kecelakaan, faktor yang berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan adalah kendaraan mengalami kelebihan muatan 130% dari JBB (26 Ton) atau 150% dari JBI (23 Ton). Disamping itu, ketidakmampuan mengenal dan mengelola potensi bahaya dan risiko dari pengemudi sehingga menyebabkan pengemudi mengambil tindakan berisiko (*high risk*).

III.3 PENYEBAB TERJADINYA KECELAKAAN

Berdasarkan hasil investigasi dan analisis dapat disimpulkan bahwa penyebab truk tronton meluncur tak terkendali di bentang menurun dan terjadi tabrakan beruntun adalah gagalnya perlambatan dikarenakan kondisi jalan turunan panjang dan curam yang cenderung memaksa pengguna jalan untuk melakukan pengereman menggunakan rem utama berkali-kali, tanpa diawali teknik pengereman mesin (*engine braking*).

III.4 FATALITAS

Fatalitas tinggi pada korban kecelakaan diakibatkan oleh Pengemudi gagal membelokkan truk tronton ke jalan yang seharusnya dilewati tapi bergerak ke arah jalan lurus yang lalu lintasnya lebih ramai.

IV. REKOMENDASI

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

IV.1 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Memerintahkan BPTD Wilayah X Jawa Tengah untuk melakukan optimalisasi pemasangan kebutuhan dan perawatan fasilitas perlengkapan jalan guna mendukung telah adanya jalur penghentian darurat yang dibangun oleh Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional VII Semarang Ditjen Bina Marga KemenPUPR

IV.2 Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional VII Semarang

1. Mengoptimalkan evaluasi kinerja penanganan jangka pendek dan jangka menengah di *Fly Over* Kretek Bumiayu Brebes.
2. Realisasi penanganan jangka panjang di *Fly Over* Kretek Bumiayu Brebes.

IV.3 Pemerintah Kabupaten Brebes

1. Melakukan optimasi jalur penghentian darurat yang sudah dibangun oleh Pemerintah Kabupaten Brebes sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan.
2. Melakukan perawatan dan pengawasan jalur penghentian darurat yang sudah dibangun oleh Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional VII Semarang Ditjen Bina Marga KemenPUPR sehingga kesiapan fungsi dan tidak ada hambatan di jalur pada saat kondisi darurat.
3. Menyediakan kendaraan derek untuk kecepatan penanganan kendaraan yang masuk jalur penghentian darurat gunaantisipasi kondisi darurat berikutnya.

DAFTAR PUSTAKA

1. Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu lintas.
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan.
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tentang Alat pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan.
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas.

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Tabrakan Beruntun Truk Tronton K 8034 OE, Kabupaten Brebes Provinsi Jawa Tengah, 19 Juni 2021

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