



E-PAPER PERPUSTAKAAN DPR-RI

<http://epaper.dpr.go.id>

Judul : Kecelakaan Bus ALS, Komplikasi Buruknya Peran Pemerintah dan Operator
Tanggal : Rabu, 13 Mei 2026
Surat Kabar : Kompas
Halaman : -

Perlu adanya situasi kerja yang kondusif untuk kru bus sehingga mereka bisa berfokus kepada keselamatan dan kenyamanan penumpang.

Oleh Andreas Lucky Lukwira

Bus ALS bernopol BK 7778 DL mengalami kecelakaan dengan truk tangki BBG 8196 QB di Karangjaya, Musi Rawas Utara (6/5/2026). Akibat kecelakaan tersebut 16 orang meninggal, angka yang mengingatkan jumlah korban jiwa pada kecelakaan kereta vs KRL di Bekasi Timur (27/4/2026). Dari jumlah 16 orang tersebut 2 di antaranya awak truk tangki, sedangkan sisanya merupakan awak dan penumpang bus ALS.

Bus tersebut berangkat dari Semarang, Jawa Tengah, dengan tujuan akhir Medan, Sumatera Utara. Sepanjang perjalanan, bus melewati lintas tengah Sumatera melalui kota-kota, seperti Way Kanan, Lubuklinggau, dan lokasi kecelakaan, Musi Rawas Utara. Hal ini dapat diketahui dari beberapa korban yang baru naik di kota-kota tersebut, termasuk 1 keluarga yang meninggal terdiri dari ayah, ibu, dan seorang anak usia 2 tahun yang baru naik dari Way Kanan dengan tujuan Riau.

Bus ALS memang sesuai namanya, menjadi andalan masyarakat di sepanjang lintas Sumatera, tidak hanya melayani penumpang dari lokasi pemberangkatan di Jawa dan tujuan di Medan, atau sebaliknya. Bus ALS memiliki loket (istilah untuk agen) di sepanjang jalurnya sehingga termasuk menjadi pilihan utama masyarakat Sumatera untuk bepergian lintas provinsi di pulau itu.

Kecelakaan bus ALS tidak bisa dilihat secara mikro apalagi kesalahan hanya pada kru yang bertugas di lapangan. Kecelakaan ini merupakan komplikasi berbagai masalah akibat minimnya atau buruknya peran pemerintah ataupun perusahaan bus.

Aspek regulasi

Temuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang disampaikan langsung oleh Dirjen Hubungan Darat Aan Suhanan bahwa izin operasional bus BK 777 DL sudah mati sejak 2020, bukan murni 100 persen kesalahan operator. UU Cipta Kerja (Omnibus Law) yang disahkan pada 2020 telah menghapus pasal 174-178 UU 22/2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Padahal, 5 pasal tersebut mengatur tentang izin operasional dari proses lelang rute, kapan izin trayek diperbarui, hingga sanksi jika izin trayek tidak diurus atau diperbarui. Maka statemen terkait izin trayek mati jika ada kecelakaan sebenarnya bukan statemen yang relevan pasca-UU Cipta Kerja.

Penghapusan 5 pasal ini memang mempermudah pengusaha untuk mengoperasikan angkutan umum, termasuk bus, tetapi di sisi lain memperlumah pengawasan dari pemerintah karena salah satu poin pengawasan, yakni izin trayek, tidak lagi menjadi sesuatu yang wajib.

Di sisi lain, kondisi pasar suatu rute pun menjadi tidak terkendali. Jika dulu ada proses lelang rute termasuk proses seleksi operator, maka dengan tidak adanya proses tersebut semua bus sepanjang sudah melakukan uji berkala (kir) bisa melayani semua rute. Akibatnya, persaingan antar-PO menjadi tidak sehat, siapa yang lebih bermodal bisa menguasai rute.

Jika memang alasannya adalah untuk mempermudah, seharusnya aturan terkait izin trayek jangan dihapus begitu saja. Cukup gratisan pengurusan izin trayek dan tingkatkan pengawasan kepada mereka yang memiliki kewenangan terkait izin trayek sehingga izin trayek tidak menjadi ladang pungutan liar. Pungli izin trayek tentunya menjadi beban sendiri bagi pengusaha angkutan.

Aspek pengawasan

Pernyataan Dirjen Perhubungan Darat soal matinya izin trayek bus ALS BK 7778 DL sejak 2020 sebenarnya membuka lemahnya pengawasan dari mereka sendiri. Bahwa selain selama kurun waktu cukup lama (6 tahun), bus tersebut setiap operasionalnya (pergi pulang Medan-Pulau Jawa) tentunya melewati puluhan terminal, termasuk terminal tipe A.

Artinya, selama enam tahun pula aparat Kemenhub dan Dishub yang memiliki wewenang pengawasan terhadap bus AKAP abai terhadap bus BK 7778 DL tersebut. Kehadiran aparat Kemenhub dan Dishub tentunya diharapkan tidak hanya saat bus sudah mengalami kecelakaan, tetapi hadir secara reguler di setiap hari dan di setiap bus yang beroperasi. Sehingga pelanggaran baik kelaikan dan kelayakan bus yang beroperasi bisa ditekan sedini mungkin. Karena pelanggaran kelaikan dan kelayakan, terutama kelayakan, tidak jarang berujung pada terjadinya kecelakaan.

Selain jangan hanya hadir pada saat kecelakaan, petugas Kemenhub dan Dishub juga jangan hanya hadir hanya mendekati masa liburan. Lakukan ramp check setiap hari, pada setiap bus yang beroperasi.

Fakta di lapangan, sangat jarang petugas Perhubungan melakukan ramp check atau sekadar melakukan pemeriksaan surat-surat. Karena itu tidak mengherankan jika terjadi kecelakaan, sering didapati bus yang terlibat kecelakaan uji berkwalanya (kir) sudah mati. Petugas Perhubungan yang melakukan fungsi pengawasan juga harus memiliki integritas yang tinggi, jangan toleran terhadap pelanggaran hanya karena upaya sogokan atau yang dikenal di kalangan kru angkutan umum sebagai mel-melan.

Aspek jalan

Kernet bus ALS, Muhammad Fadli, yang selamat, dalam sebuah wawancara dengan Tribun News, mengungkapkan, kecelakaan terjadi karena bus yang diawakinya menghindari lubang. Bus mengambil arah ke kanan dan pada saat bersamaan melintas truk tangki BG 8196 QB hingga terjadilah kecelakaan tragis tersebut.

Jika hasil olah TKP menemukan ada faktor jalan rusak seperti yang dituturkan kernet, penyidik kepolisian harus pula menyelidiki kemungkinan penyelenggara jalan turut bertanggung jawab secara pidana terkait kecelakaan ini.

Kemungkinan dipidananya penyelenggara jalan yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak diatur dalam Pasal 273 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dan apabila jalan rusak tersebut mengakibatkan korban jiwa, ada ancaman maksimal 5 tahun penjara dan atau denda maksimal Rp 120 juta sesuai yang diatur pada Ayat 3 pasal yang sama.

Maka penyidik bisa melakukan cross check informasi kernet dengan temuan di olah TKP. Jika memang benar, penyelenggara jalan baik Dinas PU (untuk jalan provinsi atau kabupaten) maupun Kementerian PU (untuk jalan nasional) patut dimintai tanggung jawab atas kecelakaan tersebut.

Karena bukan rahasia lagi kondisi jalan lintas Sumatera di bagian Sumatera Selatan bisa dikatakan kurang baik, jika tidak mau disebut rusak. Beberapa sopir trans-Sumatera sering mengeluhkan kondisi jalan berlubang termasuk di wilayah terjadinya kecelakaan.

Aspek operator bus

Selain regulator (pemerintah), pihak operator bus pun perlu diselidiki oleh penegak hukum. Bagaimana pengaturan jam kerja kru mereka terutama untuk jalur sepanjang rute bus ALS. Apakah istirahat para kru sudah tercukupi.

Bagaimana pemeliharaan yang dilakukan PO kepada unit-unitnya pun bisa menjadi petunjuk apakah ada atau tidak ada kesalahan pengelolaan dari PO. Jangan sampai unit tidak layak, tetapi tetap dioperasikan oleh PO. Meski secara formil, bus BK 7778 DL masih berlaku kir-nya sampai 11 Mei 2026, dalam artian saat terjadinya kecelakaan bus tersebut secara formil masih layak jalan.

Sistem kepemilikan bus di PO ALS juga perlu didalami penyidik polisi maupun KNKT. Berdasarkan informasi yang penulis dapatkan, bus-bus ALS dimiliki oleh banyak tauke (pemilik). Kondisi ini perlu didalami apakah banyaknya kepemilikan memiliki pengaruh dengan perawatan dan syarat administratif sebuah bus beroperasi. Apakah antarpemilik sudah memiliki sistem perawatan dan operasional yang menunjang kelaikan dan kelayakan operasional bus-bus mereka.

Di kalangan praktisi perbusan, sistem operasi di ALS membuat operasional hingga perawatan dibebankan ke kru. Hal ini tentunya membuat beban kerja kru bertambah karena selain memikirkan keselamatan bus, mereka juga dibebani soal bagaimana perjalanan ini memberi keuntungan kepada perusahaan (tauke), yang fungsi itu sebenarnya menjadi beban staf PO yang lain.

Situasi seperti ini tentunya membuat posisi kru bus sulit. Jika penumpang sepi mereka menanggung kerugian, jika ada kerusakan mereka juga yang berpikir perbaikan, jika kecelakaan mereka pastinya harus bertanggung jawab secara pidana.

Perlu adanya situasi kerja yang kondusif untuk kru bus sehingga mereka bisa berfokus kepada keselamatan dan kenyamanan penumpang. Situasi yang pastinya sejajar dengan keuntungan perusahaan.

Maka dari kecelakaan bus ALS di Musi Rawas Utara seharusnya pihak yang bertanggungjawab tidak hanya mereka yang ada di lokasi kecelakaan. Namun juga mereka yang sebenarnya memiliki peran menghindarkan sebuah bus celaka. Baik petugas Perhubungan, PO bus, penyelenggara jalan, hingga para legislator yang menyusun regulasi terkait bus.

Selama yang dipersalahkan hanya operator di lapangan, maka kecelakaan-kecelakaan serupa potensial kembali terjadi.

Andreas Lucky Lukwira, Magister Kriminologi Universitas Indonesia, dan pernah bekerja sebagai kru bus

