

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

LAPORAN INVESTIGASI DAN PENELITIAN KECELAKAAN LALU LINTAS
DAN ANGKUTAN JALAN

TABRAKAN ANTARA MINIBUS KUPJ DENGAN BUS ALS DAN TRUK FUSO
DI JALINSUM MEDAN – RANTAU PRAPAT KM 194 – 195 DESA PULAU
MARIA KEC. SIMPANG EMPAT KAB.ASAHAN, MEDAN TANGGAL 6 JUNI
2007



KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI
DEPARTEMEN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
2007

*KESELAMATAN MERUPAKAN PERTIMBANGAN UTAMA KOMITE UNTUK
MENGUSULKAN REKOMENDASI KESELAMATAN SEBAGAI HASIL SUATU
PENYELIDIKAN DAN PENELITIAN.*

*KOMITE MENYADARI BAHWA DALAM PENGIMPLEMENTASIAN SUATU
REKOMENDASI KASUS YANG TERKAIT DAPAT MENAMBAH BIAYA OPERASIONAL
DAN MANAJEMEN INSTANSI/PIHAK TERKAIT.*

*PARA PEMBACA SANGAT DISARANKAN UNTUK MENGGUNAKAN INFORMASI
LAPORAN KNKT INI HANYA UNTUK MENINGKATKAN DAN MENGEMBANGKAN
KESELAMATAN TRANSPORTASI;*

*LAPORAN KNKT TIDAK DAPAT DIGUNAKAN SEBAGAI DASAR UNTUK MENUNTUT
DAN MENGGUGAT DIHADAPAN PERADILAN MANAPUN.*

DAFTAR ISI

	Hal
Daftar Isi	i
Sinopsis	1
I. Informasi Faktual	2
I.1 Data Kendaraan	2
I.2 Data Prasarana dan lingkungan	4
I.3 Lokasi Kejadian	5
I.4 Kronologis	6
I.5 Proses Evakuasi	9
I.6 Korban	9
I.7 Informasi Awak Kendaraan	9
I.8 Informasi cuaca	11
II. Temuan	12
III. Analisis	14
III.1 Aspek Manusia	14
III.2 Aspek Sarana	14
III.3 Aspek Prasarana dan lingkungan	18
III.4 Aspek Operasional Angkutan	20
IV. Kesimpulan	29
V. Rekomendasi	30

SINOPSIS

Pada hari Rabu tanggal 6 Juni 2007 ± pukul 07.00 WIB 1 (satu) unit kendaraan angkutan penumpang yang dioperasikan oleh Koperasi Usaha Pinggir Jalan memulai operasinya dengan trayek Medan – Aek Jamu.

Sekitar pukul 11.40 WIB saat minibus KUPJ tiba di Jalinsum Medan – Rantau Prapat Desa Pulau Maria Kecamatan Simpang Empat Kabupaten Asahan, dengan menghidupkan klakson panjang minibus KUPJ mencoba mendahului truk colt diesel yang berada di depannya. Setelah berhasil mendahului truk colt diesel, dengan kecepatan ± 80 km/jam minibus KUPJ mencoba mendahului truk fuso yang berada di depannya. Pada saat berusaha mendahului truk fuso, minibus KUPJ menghidupkan klakson panjang agar truk fuso mengurangi kecepatan guna memberikan jalan. Namun truk fuso tidak mengurangi kecepatan dan dari arah berlawanan meluncur bus ALS dengan kecepatan ± 80 km/jam. Saat posisi minibus KUPJ sejajar dengan truk fuso, minibus KUPJ menambah kecepatan agar dapat mendahului truk fuso. Bus ALS memberi peringatan dengan menghidupkan lampu dim kepada minibus KUPJ agar minibus KUPJ berjalan di jalurnya tetapi pengemudi minibus KUPJ tetap berjalan di jalur salah dan menambah kecepatan agar dapat mendahului truk fuso. Melihat minibus KUPJ tetap berjalan di jalur salah dan berusaha mendahului truk fuso, bus ALS kembali memberi lampu dim dan mengurangi kecepatan serta berjalan agak ke kiri. Oleh karena jarak antara minibus KUPJ dan bus ALS sangat dekat maka tabrakan tidak dapat dihindari.

Dalam kecelakaan ini 10 (sembilan) orang meninggal dunia yaitu 7 (tujuh) orang meninggal ditempat dan 3 (tiga) orang meninggal setelah mendapat perawatan. Tabrakan itu juga mengakibatkan 7 (tujuh) orang luka berat dan 4 (empat) orang luka ringan. 19 (sembilan belas) orang korban adalah penumpang dan pengemudi yang berada di minibus KUPJ yang gagal mendahului truk fuso dan 2 (dua) orang korban adalah penumpang dan pengemudi bus ALS. Seluruh penumpang dievakuasi ke Klinik Harapan Kita Desa Mekarsari Kisaran Asahan.

KNKT mengetahui bahwa faktor-faktor kemungkinan penyebab kecelakaan tersebut adalah: (1) Akibat sistem manajemen keuangan minibus KUPJ di Medan yang menggunakan sistem setoran. (2) Pengemudi minibus KUPJ yang tidak melihat kondisi dari arah berlawanan saat hendak mendahului kendaraan lain. (3) Kondisi jalan yang tidak ada median baik garis utuh maupun putus-putus dan tidak terdapat marka tepi baik tepi sebelah kanan maupun sebelah kiri serta rambu-rambu lalu lintas seperti batas kecepatan maksimum.

Dari kecelakaan ini KNKT menemukan bahwa faktor keselamatan berlalu lintas kendaraan penumpang seperti yang ditetapkan dalam peraturan perundangan lalu lintas angkutan kota Sumatera Utara tidak dipenuhi oleh hampir sebagian besar operator angkutan kota yang ada di sana, antara lain: UU Nomor 14 Tahun 1992 Pasal 18 tentang persyaratan pengemudi, Pasal 22 dan 23 tentang tata cara berlalulintas, PP Nomor 42 Tahun 1993 Pasal 3 & 4 tentang pemeriksaan dan ruang lingkup pemeriksaan, PP Nomor 43 Tahun 1993 Pasal 17 dan 18 tentang perlengkapan jalan, Pasal 19 – 27 tentang marka jalan, Pasal 28 – 30 tentang alat pemberi isyarat lalu lintas, Pasal 52 tentang gerakan lalu lintas kendaraan motor khususnya tentang tata cara melewati, Pasal 69 tentang penggunaan sabuk pengaman.

Sebagai hasil dari investigasi dan penelitian oleh KNKT, disampaikan beberapa rekomendasi kepada Departemen Perhubungan c.q. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan Dinas Perhubungan Propinsi Sumatera Utara.

I. INFORMASI FAKTUAL

I.1 Data Kendaraan

a. Data Kendaraan 1

Jenis Kendaraan	:	Kendaraan angkutan penumpang
Jumlah Kursi	:	6 buah
Manufaktur	:	Isuzu
Karoseri	:	-
No. Polisi	:	BK 7160 DN
Tahun Pembuatan	:	2005
No. Mesin	:	MO14952
No. Rangka	:	MHCNH55EY5J014952

Data Operator

Operator/ Pemilik	:	Koperasi Usaha Pinggir Jalan
Alamat	:	Jl. Sisimangaraja Km 5,5 No. 7 Medan

Data Awak Kendaraan

		Sopir
Umur		27 tahun
Jenis Kelamin		Laki-laki
SIM		BII
Pendidikan		-
Alamat		Jl. Menteng VII No. 109 A Kelurahan Menteng Medan denai
Pengalaman Kerja		1 tahun

b. Data Kendaraan 2

Jenis Kendaraan	:	Kendaraan angkutan penumpang
Jumlah Kursi	:	41
Manufaktur	:	Mercedes
Karoseri	:	-
No. Polisi	:	BK 7693 DJ
Tahun Pembuatan	:	1997
No. Mesin	:	386981-60-338190
No. Rangka	:	MHL-684262-VL-007396

Data Operator/Pemilik

Operator/ Pemilik	:	PT. Angkutan Lintas Sumatera (ALS)
Alamat	:	Jl. Sisingamangaraja Km 6,5 Medan

Data Awak Kendaraan

		Sopir
Umur	:	52 tahun
Jenis Kelamin	:	Laki-laki
SIM	:	BII
Pendidikan	:	-
Alamat	:	Jl. Letda Sujono Medan
Pengalaman Kerja	:	-

c. Data Kendaraan 3

Jenis Kendaraan	:	Truk
Jumlah Kursi	:	2
Manufaktur	:	Mitsubishi
Karoseri	:	-
No. Polisi	:	B 9260 QJ
Tahun Pembuatan	:	1998
No. Mesin	:	6D22 - 220830
No. Rangka	:	FU 418 U - 550092

Data Operator

Operator/ Pemilik	:	Diding Ibrahim
Alamat	:	Kampung Muara Bahari RT 2/12 Jakarta Utara

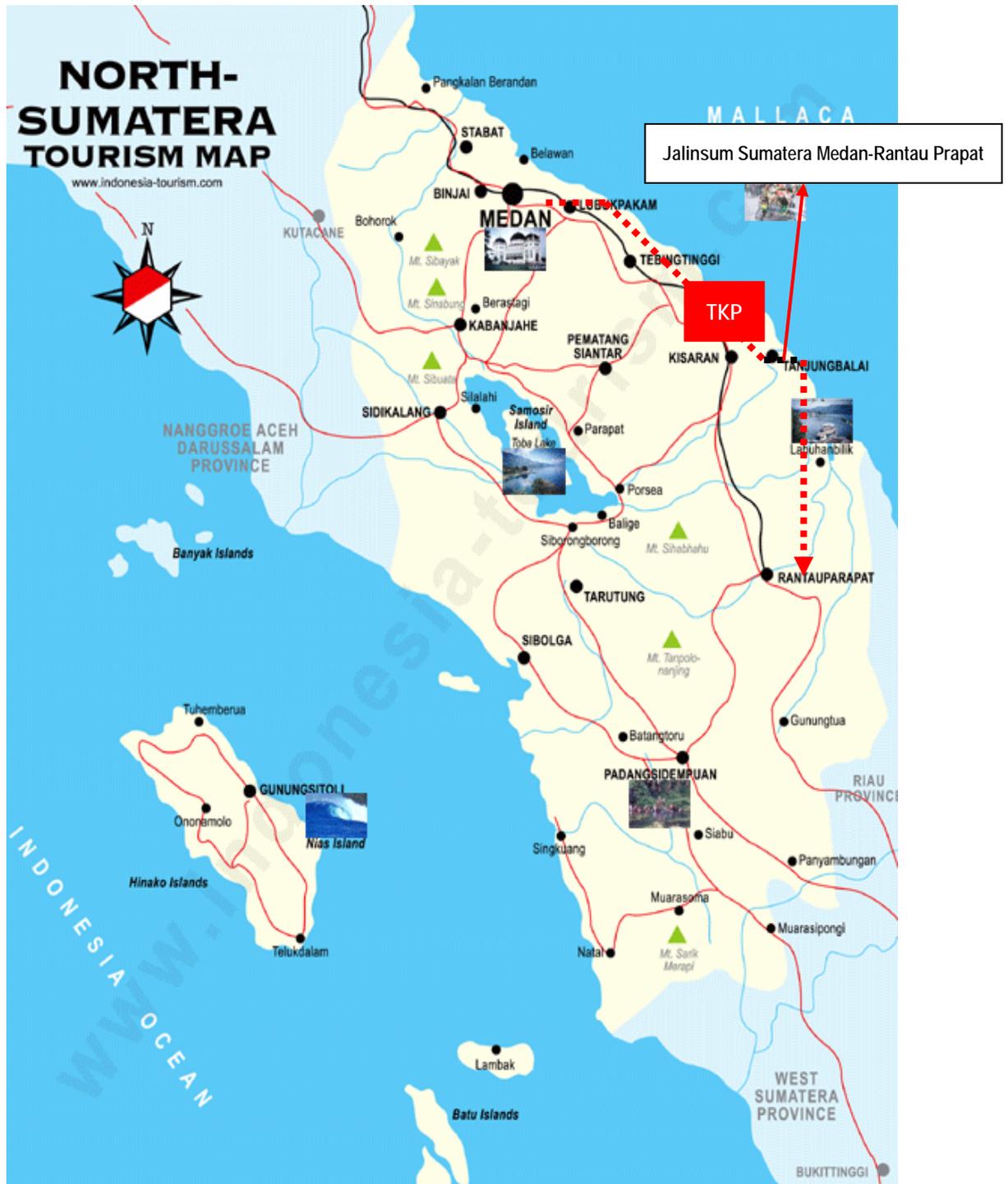
Data Awak Kendaraan

	Sopir	Kernet
Umur	41 tahun	24
Jenis Kelamin	Laki-laki	Laki-laki
SIM	660712051620	-
Pendidikan	-	-
Alamat	Dusun I Desa Sei Muka Kec Talawi Kab. Asahan	Dusun VI Desa Siajam Kec. Sei Kab Asahan
Pengalaman Kerja	6 bulan	-

I.2 DATA PRASARANA DAN LINGKUNGAN

- Nama Jalan : Lintas Sumatera Medan – Rantau Prapat
- Kelas Jalan : III A
- Status Jalan : Nasional
- Fungsi Jalan : Arteri Primer
- Lebar jalan : 6 meter
- Lebar bahu jalan : 0,7 m arah Rantau Prapat dan 0,5 arah Medan
- Lebar drainase : 1, 5 meter arah Medan
- Kemiringan jalan : Datar
- Pola Arus Lalu Lintas : 2 (dua) arah
- Jumlah Jalur : 2 (dua)
- Tipe perkerasan bahu jalan : Tanah Pasir
- Konstruksi Perkerasan Jalan : Aspal
- Kualitas Permukaan Jalan : Baik/Halus
- Keadaan Permukaan Jalan : Kering
- Posisi bahu terhadap muka jalan: Lebih rendah
- Marka Jalan : Tidak ada
- Perlengkapan Jalan : Tidak ada
- Penerangan Jalan Umum : Tidak ada

1.3 LOKASI KEJADIAN



Gambar 1 Lokasi Kejadian Kecelakaan

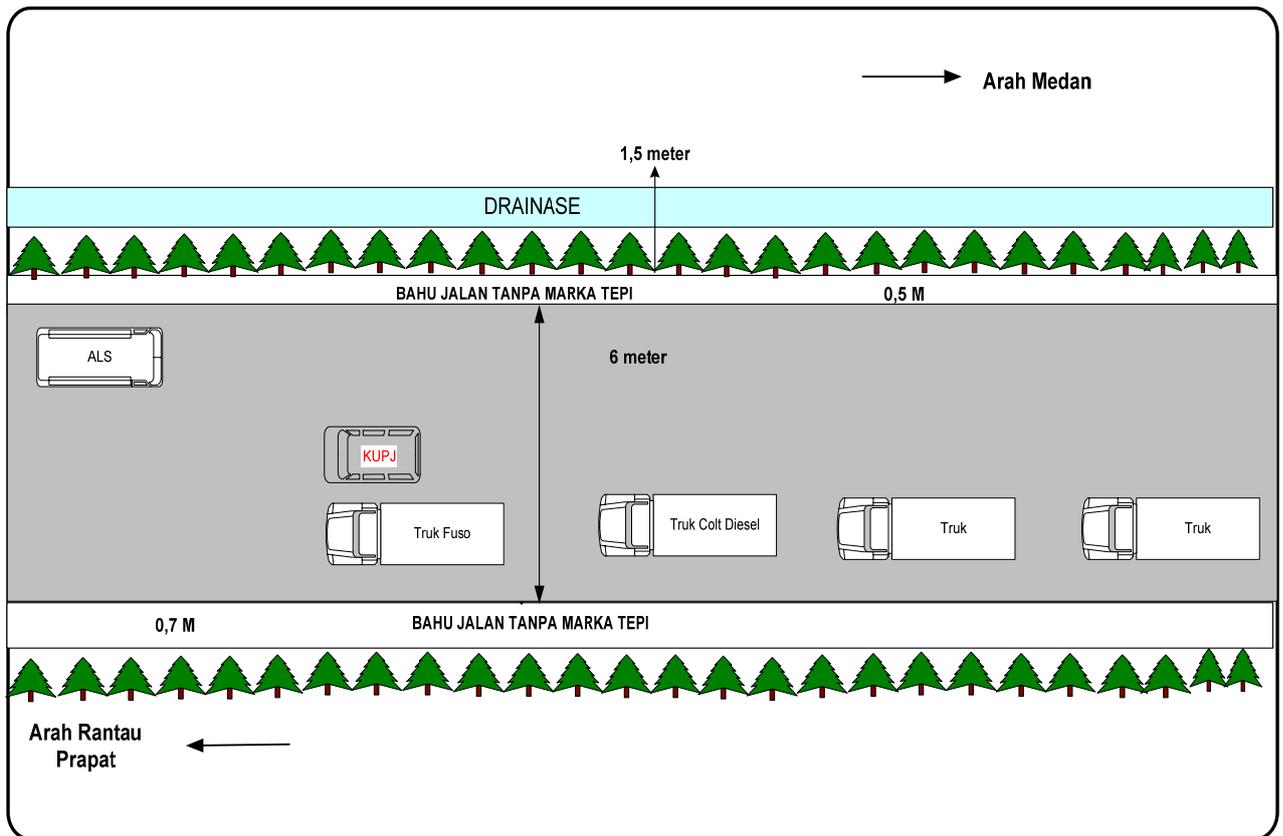
1.4 KRONOLOGIS

Pada hari Rabu tanggal 6 Juni 2007 ± pukul 07.00 WIB 1 (satu) unit kendaraan angkutan penumpang yang dioperasikan oleh Koperasi Usaha Pinggir Jalan memulai operasinya dengan trayek Medan – Aek Jamu. Berdasarkan Buku Uji Kendaraan/KIR yang dikeluarkan oleh Dishub Propinsi Sumatera Utara, kendaraan jenis Isuzu ini mempunyai kapasitas mengangkut penumpang maksimal 17 orang.

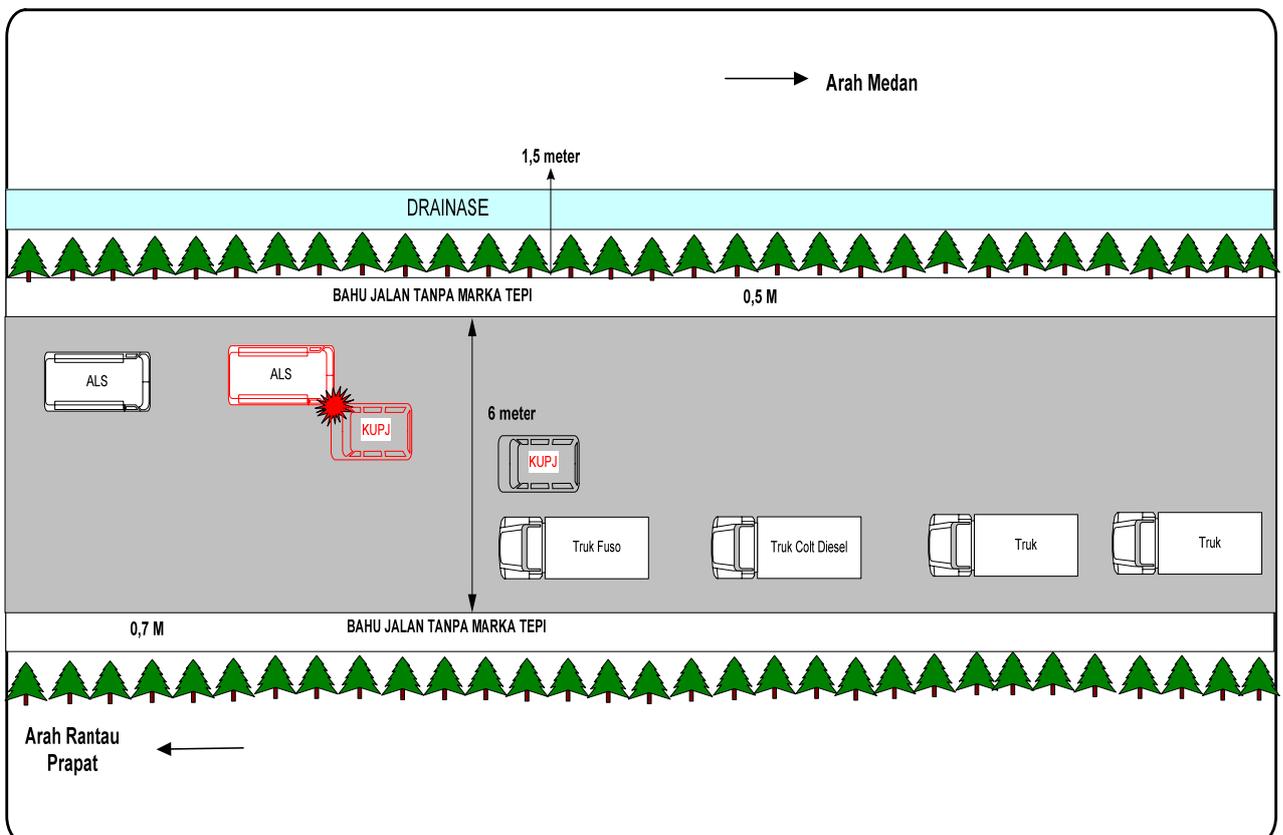
Sekitar pukul 11.40 WIB saat minibus KUPJ tiba di Jalinsum Medan – Rantau Prapat Desa Pulau Maria Kecamatan Simpang Empat Kabupaten Asahan, dengan menghidupkan klakson panjang minibus KUPJ mencoba mendahului truk colt diesel yang berada di depannya. Setelah berhasil mendahului truk colt diesel, dengan kecepatan sekitar 80 km/jam minibus KUPJ mencoba mendahului truk fuso yang berada di depannya. Saat berusaha mendahului truk fuso, minibus KUPJ menghidupkan klakson panjang agar truk fuso mengurangi kecepatan guna memberi jalan. Namun truk fuso tidak mengurangi kecepatan dan dari arah berlawanan meluncur bus ALS dengan kecepatan sekitar 80 km/jam. Saat posisi minibus KUPJ sejajar dengan truk fuso, minibus KUPJ menambah kecepatan agar dapat mendahului truk fuso. Bus ALS memberi peringatan dengan menghidupkan lampu dim kepada minibus KUPJ agar minibus KUPJ berjalan di jalurnya tetapi pengemudi minibus KUPJ tetap berjalan di jalur salah dan menambah kecepatan agar dapat mendahului truk fuso. Melihat minibus KUPJ tetap berjalan di jalur salah dan berusaha mendahului truk fuso, bus ALS kembali memberi lampu dim dan mengurangi kecepatan serta berjalan agak ke kiri. Oleh karena jarak antara minibus KUPJ dan bus ALS sangat dekat maka terjadilah tabrakan. Tabrakan terjadi ± pukul 12.00 WIB.

Proses pertama kali terjadinya tabrakan antara minibus KUPJ dengan bus ALS diawali dengan bagian depan sebelah kanan minibus KUPJ menabrak bagian depan sebelah kanan bus ALS sehingga minibus KUPJ terpental ke belakang dan bagian belakang sebelah kanan minibus KUPJ ditabrak oleh truk fuso. Setelah ditabrak oleh truk fuso, minibus KUPJ terdorong ke depan dan terbalik dengan posisi bagian sebelah kanan menghadap ke atas. Sedangkan setelah bagian depan sebelah kanan bus ALS tertabrak minibus KUPJ, bus ALS masuk kedalam lembah sebelah kiri dengan kedalaman ± 3 meter, menabrak dahan kelapa sawit dan berhenti dengan posisi miring ke sebelah kiri.

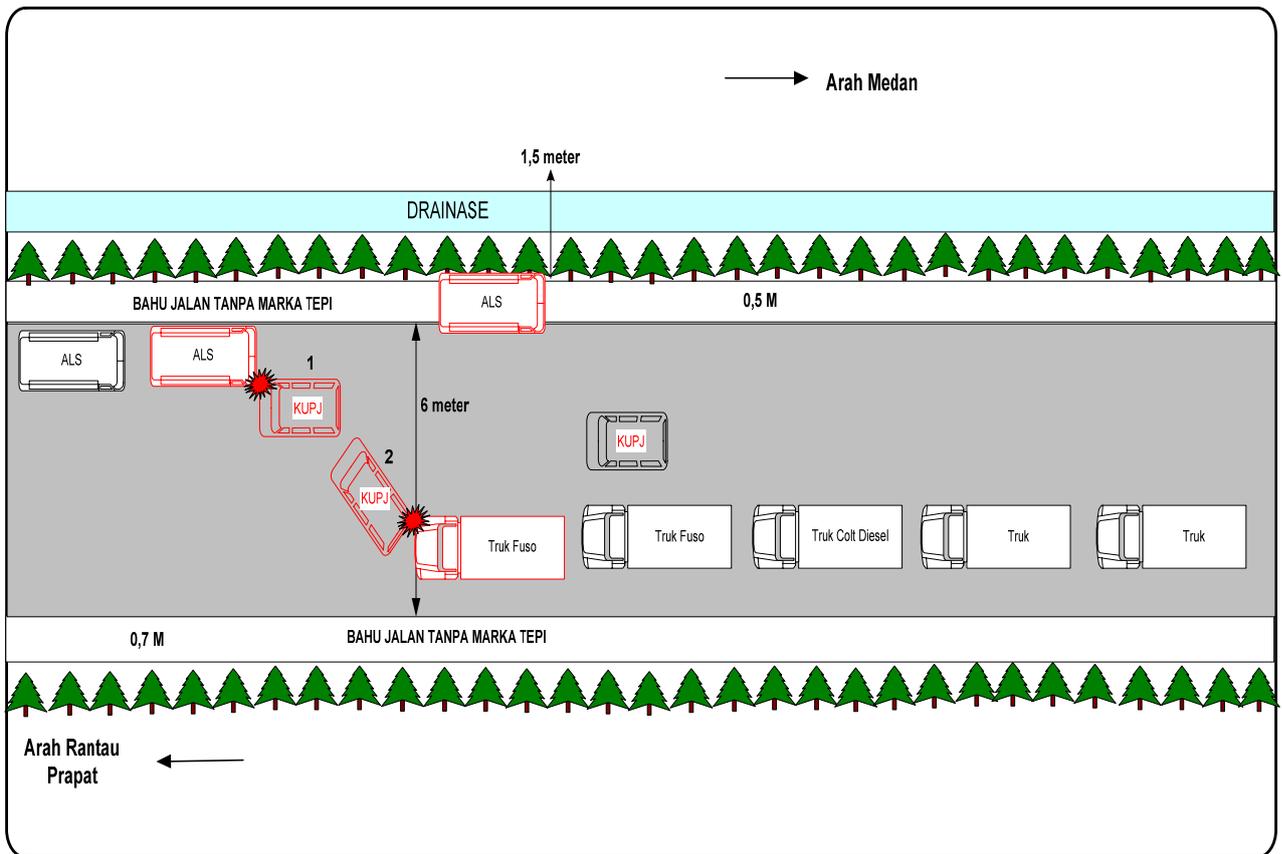
Akibat dari kejadian tersebut 9 (sembilan) orang meninggal dunia yaitu 7 (tujuh) orang meninggal ditempat dan 2 (dua) orang meninggal setelah mendapat perawatan. Tabrakan itu juga mengakibatkan 8 (delapan) orang luka berat dan 4 (empat) orang luka ringan. Pada saat ditemukan, seluruh korban berada di dalam minibus. Korban terbanyak berasal dari minibus KUPJ. Adapun kronologis kejadian dapat dilihat pada gambar berikut ini:



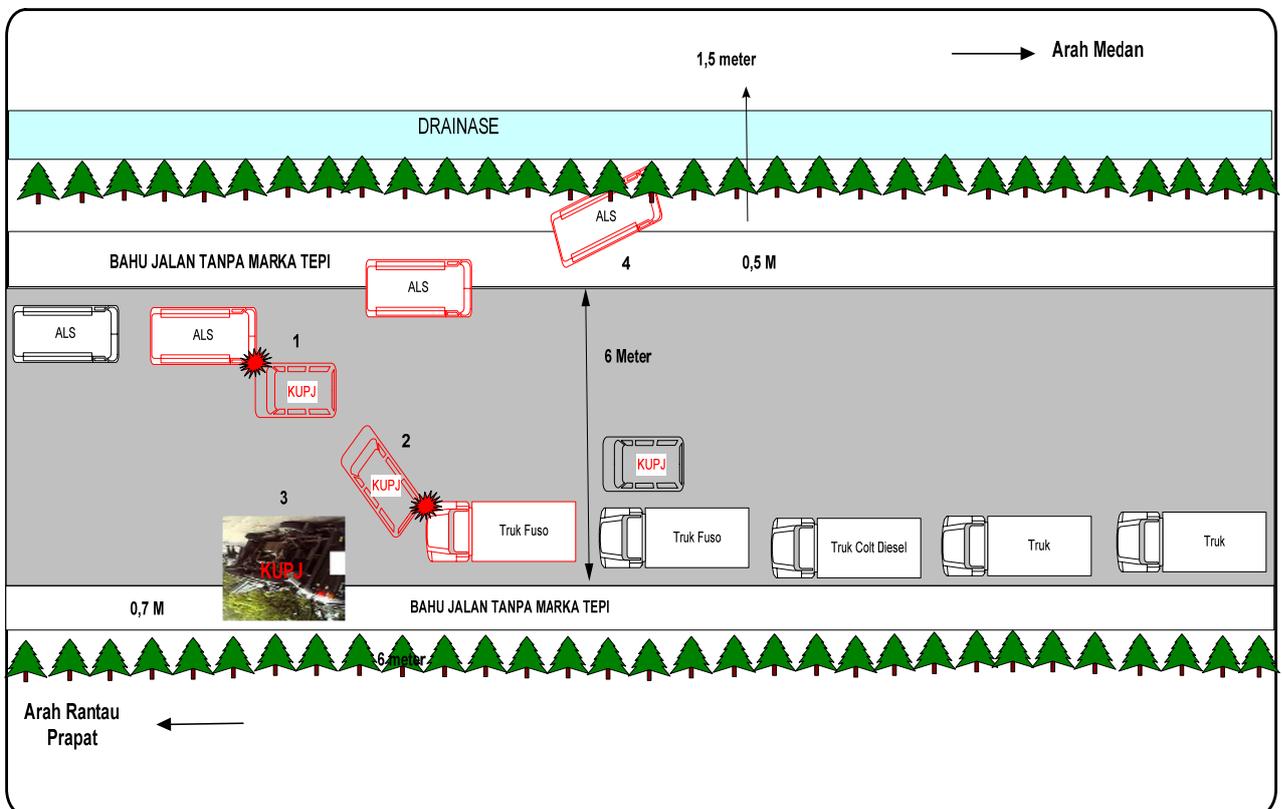
Gambar 2 Kronologis kejadian 1



Gambar 3 Kronologis kejadian 2



Gambar 4 Kronologis kejadian 3



Gambar 5 Kronologis kejadian 4

I.5 PROSES EVAKUASI

Evakuasi korban kecelakaan dilakukan oleh penduduk sekitar lokasi kejadian. Korban dibawa dengan menggunakan mobil operasional PT. (Persero) PLN. Para korban (penumpang dan pengemudi) baik yang meninggal maupun luka berat atau luka ringan di evakuasi oleh penduduk dan polisi ke klinik Harapan Kita Desa Mekarsari Kisaran Asahan. Proses pemindahan kendaraan minibus KUPJ yang mengalami kecelakaan menggunakan mobil derek dan langsung dibawa ke kantor Polisi Sektor Air Batu. Sedangkan bus ALS berada tidak jauh dari Polsek Air Batu dan truk fuso berada di Desa Pulau Maria, Asahan.

I.6 KORBAN

Korban	Awak Kendaraan	Penumpang	Others	Total
Meninggal	1	9	-	10
Luka Berat	1	6	-	7
Luka Ringan	-	4	-	4
Total	2	19	-	21

Tabel 1 Data Korban

1.7 INFORMASI AWAK KENDARAAN / PENUMPANG/ OPERATOR

a. Pengemudi Bus ALS

Laki-laki, 52 tahun, pengemudi. Memberi keterangan sebagai berikut:

± pukul 12.15 WIB Bus ALS berjalan dari arah Rantau Prapat menuju Medan dengan kecepatan sedang. Tiba di Desa Pulau Maria Kecamatan Simpang Empat Kabupaten Asahan bus ALS melewati jalan menurun dan tikungan ke kiri, saat itu jarak pandang tidak bebas. Pengemudi bus ALS melihat minibus KUPJ dengan jarak ± 50 meter. Minibus KUPJ berjalan dengan kecepatan tinggi dan melewati marka utuh berusaha mendahului truk diesel di depannya. Pengemudi bus ALS memberi peringatan dengan menghidupkan lampu dim dengan maksud agar minibus KUPJ berjalan di jalurnya. Tetapi minibus KUPJ tidak menghiraukannya dan tetap berjalan di jalur kanan. Melihat hal tersebut pengemudi bus ALS kembali memberi lampu dim sambil mengurangi kecepatan dan berjalan agak ke kiri. Oleh karena jarak dengan minibus KUPJ sudah sangat dekat dan sebelah kiri jurang maka pengemudi bus ALS tidak dapat menghindari tabrakan. Bagian depan sebelah kanan minibus KUPJ menabrak bagian depan sebelah kanan bus ALS dan bus ALS masuk kedalam lembah sebelah kiri dengan kedalaman ± 3 meter, menabrak dahan kelapa sawit dan berhenti dengan posisi miring ke sebelah kiri.

b. Pengemudi Truk Fuso

Laki-laki, 41 tahun, memberi keterangan sebagai berikut:

Truk fuso berjalan dari arah Medan menuju Jakarta. Berangkat dari rumah pada hari Selasa tanggal 5 Juni 2007 pukul 09.00 WIB dengan membawa barang kelontong. Saat truk tiba di Jalinsum Medan Rantau Prapat, minibus KUPJ dengan kecepatan tinggi mendahului truk yang dikemudikannya. Setelah berhasil mendahului truk fuso yang dikemudikannya, minibus KUPJ kembali ingin mendahului truk colt diesel yang berada di depannya. Padahal jarak antara truk fuso dengan truk colt diesel cukup jauh sehingga memungkinkan bagi minibus KUPJ untuk masuk antara kedua truk tersebut. Namun dengan melewati batas median dan dengan kecepatan tinggi, minibus KUPJ memaksa mendahului truk colt diesel yang berada di depannya sedangkan dari arah berlawanan meluncur bus ALS dengan kecepatan sedang. Bus ALS berjalan agak ke kiri untuk menghindari senggolan. Oleh karena jarak dengan minibus KUPJ sangat dekat dan sebelah kiri bus ALS jurang maka tabrakan pun tidak dapat dihindari.

Bagian depan sebelah kanan minibus KUPJ menabrak bagian depan sebelah kanan bus ALS yang selanjutnya minibus tersebut terdorong ke belakang dan bagian belakang sebelah kanan minibus menabrak bagian depan sebelah kanan truk fuso. Setelah itu minibus KUPJ terdorong ke depan dan terbalik dengan posisi bagian sebelah kanan menghadap ke atas.

c. Operator/pemilik kendaraan minibus KUPJ

Memberi keterangan sebagai berikut:

Setelah kejadian ± pukul 13.00, Ketua KUPJ bersama para manager ke lokasi kejadian. Ketua KUPJ bersama para manager mengurus korban yang dirawat dan meninggal. KUPJ mempunyai kendaraan sebanyak 189 unit dan pada tahun 2006 sebanyak 39 unit kendaraan keluar dan bergabung dengan perusahaan lain yaitu 16 unit kendaraan bergabung dengan Sartika dan 22 unit kendaraan bergabung dengan KUPJ Tour. Saat ini kendaraan yang masih dimiliki KUPJ lama adalah 151 unit kendaraan. Permasalahannya adalah 16 unit kendaraan masih menggunakan logo KUPJ lama dan 23 unit masih menggunakan warna KUPJ lama. Bahkan KPSnya pun masih KUPJ lama. Hal tersebut mengakibatkan antara KUPJ baru (KUPJ Tour & Sartika) dengan KUPJ lama sering kebut-kebutan untuk berebutan penumpang. 2 bulan yang lalu KUPJ Tour mengalami kecelakaan dan para penumpang meminta ganti rugi dengan pihak KUPJ lama. Kejadian seperti ini bukan terjadi hanya sekali dan Ketua KUPJ sudah berulang kali mengirim surat ke Kadishub Propinsi Sumatera Utara agar memberi peringatan pada KUPJ Tour dan Sartika untuk mengganti logo, warna dan merek kendaraan mereka. Namun hingga kini tidak ada realisasinya dari Dishub Propinsi Sumatera Utara.

Pengemudi bekerja selama per 3 hari. 1 kendaraan dipegang oleh 2 pengemudi. Jam bekerja pengemudi tergantung jarak yang ditempuh.

Apabila jarak yang ditempuh memakan waktu 8 jam maka pengemudi beristirahat di tujuan akhir dan keesokan harinya baru berangkat kembali. KUPJ menyediakan tempat istirahat di setiap trayek mereka. Sistem yang diterapkan di KUPJ adalah sistem setoran. Minibus berangkat setiap 15 menit atau kendaraan telah berisi 6 penumpang.

d. *Operator/pemilik kendaraan bus ALS*

Memberi keterangan sebagai berikut:

Saat kejadian yang membawa bus adalah pengemudi 2. Bus ALS dari arah Rantau Prapat menuju Medan. Benturan terjadi antara pintu pengemudi ALS dengan pintu pengemudi minibus KUPJ.

e. *Penumpang*

Laki-laki, 45, petani, memberi keterangan sebagai berikut:

Naik minibus KUPJ dari Simpang Sini Bale tujuan sungai piring. Minibus KUPJ berhenti di terminal Medan Kisaran. Minibus KUPJ mempunyai 4 kursi yang berderet ke belakang. Saat itu minibus KUPJ mengangkut ± 19 penumpang. Sejak tiba di jalinsum Medan-Rantau Prapat ada penambahan kecepatan pada minibus KUPJ. Saat diperjalanan tidak melihat ke depan karena sibuk mengurus memegang kantong plastik karena anaknya mabuk darat.

f. *Penumpang*

Laki-laki, 30 tahun, petani, memberi keterangan sebagai berikut:

Naik dari Kisaran ± pukul 11.30 WIB dan duduk di bangku sebelah kiri dekat jendela. Saat itu jumlah penumpang 17 orang termasuk kenek. Minibus KUPJ berjalan dengan kecepatan 80km/jam. Kendaraan pertama yg dilewati oleh minibus KUPJ adalah truk colt diesel. Saat mendahului truk colt diesel, minibus KUPJ membunyikan klakson panjang. Setelah mendahului truk colt diesel, minibus KUPJ bermaksud mendahului truk fuso yang berada di depannya.

Minibus KUPJ berjalan dengan membunyikan klakson panjang agar truk fuso memberinya jalan. Namun truk fuso tidak memberi jalan dengan tidak mengurangi kecepatannya. Minibus KUPJ menambah kecepatan agar dapat melewati truk fuso. Saat posisi minibus KUPJ sejajar dengan truk fuso, dari arah berlawanan meluncur bus ALS dengan kecepatan ± 80 Km/jam. Melihat bus ALS dari arah depan, minibus KUPJ tidak mengurangi kecepatan dan tetap memaksa untuk mendahului truk fuso. Maka tabrakan pun tidak dihindari. Minibus KUPJ tabrakan dengan bus ALS. Setelah terjadinya tabrakan, penumpang tidak mengetahui lagi apa yang terjadi namun penumpang melihat kondisi bagian depan truk fuso penyok dan penumpang memperkirakan kalau kondisi truk fuso tersebut akibat menabrak bagian belakang minibus KUPJ

1.8 Informasi Cuaca

Pada saat itu cuaca cerah

II. TEMUAN

Dari hasil investigasi dan penelitian yang dilakukan di lapangan, tim menemukan hal-hal sebagai berikut:

- 1) Minibus KUPJ membawa penumpang sebanyak 19 orang. Daya angkut minibus KUPJ di KIR 17 orang;
- 2) Saat hendak mendahului kendaraan lain, minibus KUPJ berjalan di jalur salah dan memaksa mendahului kendaraan di depannya meski telah ada kendaraan meluncur dari arah berlawanan;
- 3) Adanya beberapa unit kendaraan yang keluar dari KUPJ dan kendaraan tersebut masih menggunakan logo, warna, merek dan KPS milik KUPJ lama serta bergabung dengan KUPJ baru (Sartika dan KUPJ Tour).



Gambar 6 minibus milik KUPJ Tour



Gambar 7 minibus milik KUPJ lama

III. ANALISIS

III.1 Aspek Manusia

a) Pengemudi Minibus KUPJ

Saat kejadian minibus KUPJ membawa penumpang sebanyak 19 orang. Daya angkut minibus KUPJ di KIR 17 orang. Dari hasil investigasi dan penelitian yang dilakukan melalui wawancara dengan para saksi-saksi (korban yang selamat dari minibus KUPJ) bahwa minibus KUPJ melaju dengan kecepatan ± 80 km/jam, hal ini terbukti dari temuan posisi terakhir perseneleng pada posisi gigi empat. Pengemudi minibus KUPJ berjalan di jalur yang salah serta memaksakan diri untuk mendahului kendaraan di depannya meski melihat ada kendaraan yang datang dari arah berlawanan.

b) Pengemudi bus ALS

Dari hasil investigasi dan penelitian yang dilakukan melalui wawancara dengan para saksi-saksi (korban yang selamat dari minibus KUPJ), bahwa pengemudi ALS tidak mengurangi kecepatan dan tidak berjalan di bahu jalan saat melihat minibus KUPJ berjalan di jalur yang salah. Kecepatan bus ALS saat itu ± 80 km/jam. Pengemudi ALS juga tidak memberi peringatan dengan menghidupkan lampu dim kepada pengemudi minibus KUPJ.

c) Pengemudi Truk Fuso

Dari hasil investigasi dan penelitian yang dilakukan melalui wawancara dengan para saksi-saksi (korban yang selamat dari minibus KUPJ), bahwa saat hendak didahului oleh minibus KUPJ pengemudi truk fuso tidak mengurangi kecepatan sehingga pengemudi minibus KUPJ memacu kendaraannya lebih cepat lagi agar dapat mendahului truk fuso.

III.2 Aspek Sarana

a) Minibus KUPJ

Secara administrasi minibus KUPJ masih laik jalan berdasarkan hasil uji yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kota Medan dengan masa uji berlaku sampai dengan tanggal 11 Juni 2007.

Berdasarkan hasil investigasi dan penelitian, kondisi fisik minibus KUPJ mengalami kerusakan berat pada bagian depan kendaraan meliputi sistem kemudi, suspensi, sistem roda, transmisi dan lampu. Dengan beberapa kerusakan tersebut maka tidak dapat dilakukan penelitian terhadap fungsi rem dan kemudi.

Posisi tongkat persenelling minibus KUPJ berada pada posisi gigi 4 mengindikasikan kendaraan dikemudikan dengan kecepatan tinggi sehingga mengakibatkan momentum yang besar dan berdampak pada kedua kendaraan (minibus KUPJ dan bus ALS).

Dilihat dari kerusakan minibus KUPJ dan bus ALS dapat diduga bahwa proses tabrakan ini mengalami benturan cukup keras yang mengakibatkan pecahnya kaca bagian depan dan sebelah kanan. Diduga penyebab korban meninggal dunia serta luka-luka yaitu akibat benturan dan terhimpit bagian atap minibus KUPJ dengan bumper depan sebelah kanan dan bodi sebelah kanan bus ALS. Gaya yang ditimbulkan akibat tabrakan menyebabkan penumpang yang duduk di bagian depan minibus KUPJ meninggal karena benturan yang cukup keras.



Gambar 9 bagian sebelah kanan minibus



Gambar 10 posisi akhir perseneling minibus



Gambar 11 bagian depan minibus



Gambar 12 bagian belakang sebelah kanan minibus



Gambar 13 bagian belakang sebelah kanan minibus



Gambar 14 bagian dalam minibus



Gambar 15 posisi minibus saat baru kecelakaan



Gambar 16 bagian belakang sebelah kiri minibus KUPJ

b) Bus ALS

Secara administrasi bus ALS masih laik jalan berdasarkan hasil uji yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Propinsi Sumatera Utara dengan masa uji berlaku sampai dengan tanggal 6 Oktober 2007.

Berdasarkan hasil investigasi dan penelitian, bus ALS mengalami kerusakan berat pada bagian depan dan bagian sebelah kanan kendaraan meliputi kaca depan, sistem kemudi, transmisi, lampu depan, kaca jendela bagian sebelah kanan serta pintu bagian sebelah kanan.



Gambar 17 pintu sebelah kanan bus ALS yang menempel di bodi sebelah kanan minibus KUPJ



Gambar 18 bagian sebelah kanan bus ALS



Gambar 19 bagian depan bus ALS yang sobek ke luar akibat benturan yang cukup keras dengan minibus KUPJ



Gambar 20 bagian kemudi bus ALS



Gambar 21 lampu depan bus ALS yang rusak akibat benturan

c) Truk Fuso

Secara administrasi bus ALS masih laik jalan berdasarkan hasil uji yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Propinsi DKI Jakarta dengan masa uji berlaku sampai dengan tanggal 9 Juni 2007.

Berdasarkan hasil investigasi dan penelitian, truk fuso mengalami kerusakan pada bagian depan kendaraan meliputi kaca depan dan lampu depan.



Gambar 22 bagian depan truk yang rusak akibat menabrak minibus KUPJ dari belakang



Gambar 23 masa berlaku uji berkala truk fuso

III.3 Aspek Prasarana dan Lingkungan

Status jalan Lintas Sumatera Medan – Rantau Parapat adalah status jalan Nasional, dengan lebar 6 meter dan lebar bahu jalan 0,5 meter (dari arah Medan) dan 0,7 meter (dari arah Rantau Parapat). Pola arah lalu lintas 2 (dua) arah dan 2 (dua) jalur.

Jarak pandang dari arah Rantau Parapat kurang baik karena kondisi jalan menurun dengan tikungan ke arah kiri. Tidak ada median berupa garis putus-putus atau garis utuh dan tidak terdapat marka tepi baik di sebelah kanan maupun kiri jalan. Pada lokasi kejadian tidak terdapat rambu lalu lintas baik rambu batas kecepatan maupun rambu peringatan jalan menanjak atau menurun.

Tipe perkerasan bahu jalan bukan aspal dan posisi terhadap muka jalan lebih rendah yang mengakibatkan bus ALS tidak dapat menepi saat berpapasan dengan minibus KUPJ. Jalan Lintas Sumatera Medan – Rantau Parapat tidak ada lampu penerangan sehingga keadaan jalan pada malam hari gelap.



Gambar 24 Kondisi jarak pengemudi



Gambar 25 jalan yang tidak dilengkapi dengan marka batas tepi kiri dan kanan jalan serta rambu



Gambar 26 Tapak ban bus ALS



Gambar 27 Lebar Jalan



Gambar 28 Pecahan kaca minibus KUPJ



Gambar 29 bagian bodi minibus KUPJ yang sobek karena tabrakan

III.4 Aspek Operasional Angkutan

1. Minibus KUPJ melayani trayek dari Medan menuju Aek Jamu dengan menempuh jarak ± 470 km, dengan izin trayek *Nomor: 551.21/155/ K/ 2003* dan masa berlaku mulai 3 *September 2003* sampai dengan perusahaan masih melakukan usaha di bidang angkutan. Pada saat kecelakaan minibus KUPJ membawa penumpang sebanyak 19 penumpang termasuk pengemudi.
2. Dalam sistem manajemen keuangan, KUPJ menggunakan sistem setoran sehingga menyebabkan pengemudi minibus milik KUPJ lama kebut-kebutan dengan pengemudi lainnya guna mendapatkan penumpang untuk menambah pendapatan.
3. Kurangnya pengawasan dan penegakan hukum yang tegas terhadap kedisiplinan pengemudi angkutan di Medan yang berdampak pada seringnya terjadi pelanggaran yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan.



WALIKOTA MEDAN

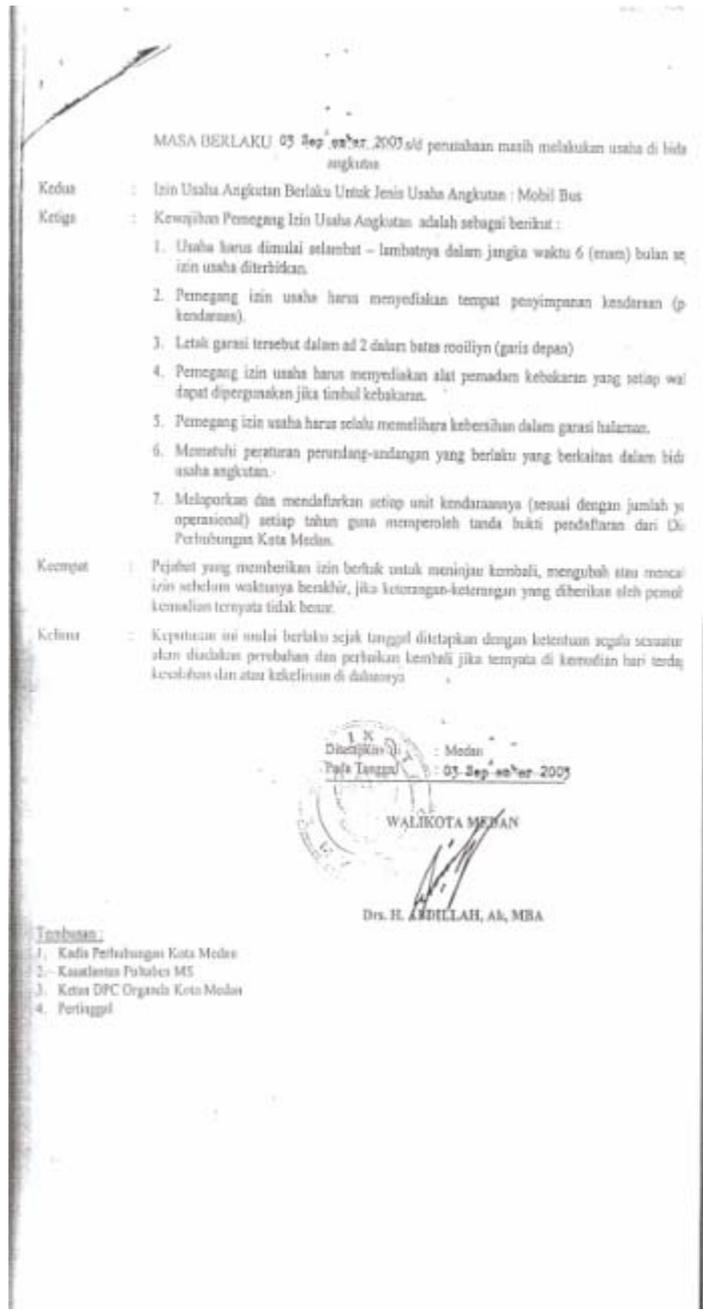
KEPUTUSAN WALIKOTA MEDAN
NOMOR : 551.21 / 1155 / K / 2003

TENTANG IZIN USAHA ANGKUTAN DENGAN KENDARAAN UMUM

- Mengingat :**
1. Bahwa berdasarkan surat permohonan saudara Drs. Ballen Sianturi (Ketas Koperasi Usaha Pinggir Jalan) nomor : 0021/01/KUPJ-SU/03 tanggal 26 Agustus 2003 perika Pemohonan Izin Usaha Angkutan ;
 2. Bahwa berdasarkan point a diatas, dipandang perlu diberikan izin usaha angkutan dengan kendaraan umum dan ditetapkan dalam satu Keputusan.
- Mengingat :**
1. Undang – Undang Nomor 8 Dit tahun 1956 tentang Pembentukan Daerah Otonom Kot – Kota Besar dalam Lingkungan Propinsi Sumatera Utara Js. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1973 tentang Perluasan Daerah Kotamadya Medan
 2. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ;
 3. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan ;
 4. Undang – Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah ;
 5. Undang – Undang Nomor 34 Tahun 2000 tentang Perubahan Atas Undang – Undang Nomor 18 Tahun 1997 tentang Pajak daerah Dan Retribusi Daerah.
 6. Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Propinsi sebagai Daerah Otonom ;
 7. Peraturan Pemerintah Nomor 66 Tahun 2001 tentang Retribusi Daerah.
 8. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 84 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum ;
 9. Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 24 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Perhubungan Di Kota Medan ;
 10. Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 33 Tahun 2002 tentang Retribusi Pelayanan Di Izin Di Bidang Perhubungan
 11. Keputusan Walikota Medan 551.21/2288.K/2002 tanggal 26 Nopember 2002 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Perizinan Angkutan Di Kota Medan ;

MEMUTUSKAN

- Mengatakan :**
- Pertama :** Memberikan Izin Usaha Angkutan Dengan Kendaraan Bermotor Umum, kepada :
- NAMA PERUSAHAAN : KOPERASI USAHA PINGGIR JALAN (KUPJ)
ALAMAT KANTOR : JL. SISINGAMANGARAJA
SIMPANG MAJUNDAL NO. 7-A - MEDAN
NAMA PIMPINAN : DRs. BALLEn SIANTURI
ALAMAT PIMBILIK : JL. GARU IX NO. 38-A MEDAN
NOMOR POKOK WAJIB PAJAK (NPWP) : 82.206.637.3-122.000



Gambar 30 Surat Izin Usaha Angkutan KUPJ

**PEMERINTAH KABUPATEN DELI SERDANG
DINAS PERHUBUNGAN**

KARTU PENDAFTARAN IZIN USAHA ANGKUTAN
Nomor : 561.21/1654/PHB-CPM/VI/2007

No. Seri C
005169

D a s a r :

- Undang-undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Undang-undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan
- Peraturan Daerah Kabupaten Deli Serdang No. 23 Tahun 2001 tentang Realisasi Izin Usaha Angkutan Kendaraan Bermotor Umum dan Kendaraan Khusus
- Surat Keputusan Bupati Deli Serdang No. 288 Tahun 2006 tentang Izin Usaha Angkutan dengan Kendaraan Bermotor Umum dan Kendaraan Khusus

Dinas perhubungan Kabupaten Deli Serdang menerbitkan Izin Usaha Angkutan kepada:

Nama Perusahaan: **CHANDRAPRATAMA MANDIRI**
 Nama Pemilik: **ADE CHANDRA**
 Alamat Pemilik: **Jl. Cokro Aminto No. 105 Lubuk Pakam 20552**
 Masa Berlaku: **31 MEI 2007** s.d. tanggal **30 MEI 2008**

Uraian Kendaraan:

Tanda Nomor Kendaraan	B- 9260-07
No. Buku Uji Berkala	J82-971753
Jenis Kendaraan	NOBAR/NITSUBISHI
Tahun Pembuatan	1996
Daya Angkut	3 Orang
	Berat 9500 Kg
	Ita 21000 Kg

Demikian Kartu Pendaftaran Izin Usaha Angkutan ini dibuat untuk tidak dipergunakan sebagaimana mestinya.

Dibuatkan di LUBUK PAKAM
 Pada tanggal 31 MEI 2007

Ketentuan Pemegang Izin :

- Mematuhi Kebijakan dan Peraturan yang berlaku.
- Perpanjangan kartu pendaftaran izin Angkutan Sudah Harus diajukan 7 (tujuh) hari sebelum masa berlakunya berakhir.
- Kartu pendaftaran izin usaha angkutan yang asli harus berada pada kendaraan.


 BUKU
 NIP. 131301000

Gambar 31 Kartu Pendaftaran Izin Usaha Angkutan Truk Fuso



**KOPERASI USAHA PINGGIR JALAN
(K U P J)
PROPINSI SUMATERA UTARA**

BADAN HUKUM : No. 07 / BH / KWK.2 / III / 2003

**KETENTUAN OPERASIONAL
BUS KUPJ - SU**

1. Pengurus KUPJ bertanggung jawab akan :
 - a) Pengaturan Trayek (sesuai Trayek yang tersedia).
 - b) Menentukan Trip keberangkatan baik di Pusat dan Daerah
 - c) Mengurus Bus apabila terjadi kecelakaan.
2. Supir Bus KUPJ ditentukan oleh Pemilik Bus, yang disetujui oleh Badan Pengurus. Dan setiap Supir harus menaati segala peraturan yang berlaku di KUPJ.
3. Apabila terjadi kecelakaan Bus KUPJ seluruh biaya ditanggung oleh Supir dan Pemilik kendaraan kecuali biaya untuk mengeluarkan Bus dari Kantor Polisi tempat Kecelakaan.
4. Supir yang ditolak oleh salah seorang Anggota disebabkan karena Unprestasi, tidak boleh diterima oleh anggota KUPJ lainnya untuk mengemudikan Bus KUPJ.
5. Biaya cadangan service dan surat-surat di potong dari setoran Bus sebesar Rp.750.000,- setiap bulan, untuk ditipkan di Bus KUPJ sebelum Pembayaran service dan biaya cadangan service tersebut akan dikembalikan setiap awal tahun dengan Saldo Cadangan Service sebesar Rp. 750.000,-.
6. Setoran Bus KUPJ disetor kepada Kas KUPJ, untuk membayar cicilan (Angsuran) Kredit Bus KUPJ kepada Leasing (debitur).
7. Sisa setoran Bus dalam satu bulan setelah angsuran (cicilan) kredit dan biaya Cadangan Service, Simpanan Wajib dan administrasi disihkan akan dikembalikan kepada pemilik, tetapi bila tidak mencukupi, harus dibayar oleh yang bersangkutan (Pemilik).
8. Tempat (Gudang) Bus sesuai kesepakatan antara Pengurus KUPJ dengan Pemilik Bus.
9. Anggota dapat memeriksa atau mengecek keberadaan Bus yang bersangkutan.
10. Bilamana Bus Anggota keluar dari gabungan KUPJ harus membayar biaya administrasi sebesar 5 % dari jumlah gabungan smt keluar.
11. Anggota tidak semena-mena memonopoli trayek yang sudah ditentukan Pengurus.
12. Uang Kantor sebesar Rp. 25.000,-/ Unit/ hari dikup di Kantor Pusat Medan (kecuali bus tersebut dalam keadaan kecelakaan).
13. Anggota Bus KUPJ harus mematuhi ketentuan yang berlaku di KUPJ.
14. Mengadakan petugas ceking ditempat strategis.
15. Segala hal-hal yang kurang jelas dapat disampaikan secara tertulis kepada Badan Pengurus KUPJ.
16. Ketentuan kesepakatan diatas mulai berlaku pada tanggal 1 Nopember 2004.

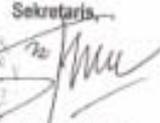
Demikian ketentuan ini dibuat dan ditanda tangani oleh kedua belah pihak.

Medan, 12 Oktober 2004

**BADAN PENGURUS
KOPERASI USAHA PINGGIR JALAN
SUMATERA UTARA**

Ketua

Dr. Ballen Sianturi
NAKUPJ : 0001.1.05.03

Sekretaris

Sarlin Siburian, SE
NAKUPJ : 0002.1.05.03



Kantor : Jl. S.M. Raja Simp. Mariendal No. 07-A Tel. (061) 7882757 Medan 20147

Gambar 32 Ketentuan Operasional Minibus KUPJ

Pemberitahuan dan Rekomendasi
Keluar Gabungan

Kepada Yth :
Badan Pengurus KUPJ Sumut
di -
Medan -
-
-

Dengan hormat,

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : SOPAR SIBURIAN, SH
Pekerjaan : Wiraswasta
Alamat : Jl. Teladan No. 8 Medan

Dengan ini memberitahukan kepada Badan Pengurus KUPJ Sumut bahwa Das saya yang beroperasi selama ini di Gabungan Koperasi Usaha Pagar Jalan (KUPJ) agar dikembalikan dari gabungan tersebut diatas terhitung mulai tanggal 01 Agustus 2006 ke Gabungan CV. KARUNIA USAHA PADAN JAYA TOUR (KUPJ TOUR).

Adapun data bus saya adalah sebagai berikut :

No.	No. Polisi	No. Mesin	No. Rangka
1.	BK 7334 DM	M 009094	MHCNH55EY3J 009094
2.	BK 7336 DM	M 009091	MHCNH55EY3J 009091
3.	BK 7503 DM	M 009743	MHCNH55EY3J 009743
4.	BK 7502 DM	M 009679	MHCNH55EY3J 009679
5.	BK 7476 DM	M 009906	MHCNH55EY4J 009906
6.	BK 7542 DM	M 009911	MHCNH55EY4J 009911
7.	BK 7556 DM	M 008953	MHCNH55EY3J 008953
8.	BK 7909 DM	M 01 1964	MHCNH55EY4J 011964
9.	BK 7903 DM	M 01 1960	MHCNH55EY4J 011960
10.	BK 7559 DM	M 008940	MHCNH55EY3J 008940
11.	BK 7560 DM	M 0091 26	MHCNH55EY3J 009126
12.	BK 7614 DM	M 009077	MHCNH55EY3J 009077
13.	BK 7908 DM	M 01 1628	MHCNH55EY4J 011628
14.	BK 7910 DM	M 01 1959	MHCNH55EY4J 011959

Dengan ini agar rekomendasi keluar gabungan dari KUPJ ke CV. KARUNIA USAHA PADAN JAYA TOUR (KUPJ TOUR) ditetapk.

Demikianlah surat pemberitahuan ini disampaikan, atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

Medan, 26 Juli 2006.
Hormat Saya,


(SOPAR SIBURIAN, SH)
Pengusaha Bus KUPJ

Sehubungan :

Yth. Badan Pengawas KUPJ
Yth. Kadis Koperasi dan UKM Sumut
Yth. Kadis Perhubungan Sumut.
Yth. Kaditnas POLDASU
Yth. PT. Capella Multidana Medan
Yth. PT. Isuandomas Putra
Yth. Pengusaha Bus KUPJ
Ansig.-

Gambar 33 Permohonan untuk keluar dari KUPJ dan bergabung dengan KUPJ Tour



KOPERASI USAHA PINGGIR JALAN

(K U P J)

PROPINSI SUMATERA UTARA

BADAN HUKUM : No. 07/1997/KWK.2/III/2003

No : 146-UK/KUPJ-SELVET/2006
Lampiran : --
Hal : Keluar Gabungan KUPJ

Kepada Yth :
Pengusaha Bus KUPJ
Sdr : Sopar Siburian, SH, Spn
Di
Tempat

Dengan hormat,

Berdasarkan surat saudara tertanggal 26 Juli 2006 perihal Keluar Gabungan dari Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ) Bus yang saudara miliki, maka Badan Pengurus KUPJ Sumut kembali menyoroti saudara menyatakan menyetujui Keluar dari Gabungan KUPJ, dengan data :

No.	No. Polisi	No. Mesin	No. Rangka
1.	BK 7334 DM	M 009094	MHC-NH55EY3J 009094
2.	BK 7336 DM	M 009091	MHC-NH55EY3J 009091
3.	BK 7503 DM	M 009743	MHC-NH55EY3J 009743
4.	BK 7302 DM	M 009679	MHC-NH55EY3J 009679
5.	BK 7476 DM	M 009906	MHC-NH55EY4J 009906
6.	BK 7542 DM	M 009911	MHC-NH55EY4J 009911
7.	BK 7556 DM	M 008953	MHC-NH55EY3J 008953
8.	BK 7909 DM	M 011964	MHC-NH55EY4J 011964
9.	BK 7905 DM	M 011960	MHC-NH55EY4J 011960
10.	BK 7559 DM	M 008940	MHC-NH55EY3J 008940
11.	BK 7560 DM	M 009126	MHC-NH55EY3J 009126
12.	BK 7614 DM	M 009077	MHC-NH55EY3J 009077
13.	BK 7908 DM	M 011628	MHC-NH55EY4J 011628
14.	BK 7910 DM	M 011959	MHC-NH55EY4J 011959

- Dengan ini Badan Pengurus Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ) memberitahukan :
1. Permintaan Keluar dari Gabungan Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ), kami setuju terhitung tanggal 01 Agustus 2006.
 2. Tidak memakai merek, logo, warna serta lambang Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ) Sumut.
 3. Tidak memakai Kartu Pengawasan (KPS) KUPJ.

Demikian disampaikan untuk dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab, kami ucapkan terima kasih.

Medan, 07 Agustus 2006

Badan Pengurus
Koperasi Usaha Pinggir Jalan
Sumatera Utara



 (Danar Niantari, BSc) Sekretaris
 Naskopj 0013.1.05.03 Naskopj 0023.1.05.03

Gambar 34 Persetujuan dari Pengurus KUPJ untuk keluar dari KUPJ

Pemberitahuan dan Rekomendasi
Keluar Gabungan

Kepada Yth:
Badan Pengurus KUPJ Sumut
di -
Medan.

Dengan hormat,

Saya yang bertanda tangan di bawah ini

Nama : SARLIN SIBUHAN, SE
Pekerjaan : Wiraswasta
Alamat : Jl. Gasa IX No. 15 Medan 20137

Dengan ini memberitahukan kepada Badan Pengurus KUPJ Sumut bahwa Bus saya yang beroperasi selama ini di Gabungan Keperan Usaha Punggi Jalan (KUPJ) agar dikeluarkan dari gabungan tersebut ditinggalkan mulai tanggal 01 Agustus 2006 ke Gabungan CV. KARUNIA USAHA PADAN JAYA TOUR (KUPJ TOUR).

Adapun data bus saya adalah sebagai berikut

No.	No. Polisi	No. Mesin	No. Bangka
1.	BK 7896 DM	M 11622	MHCNH55EY4J 011622
2.	BK 7154 DN	M 014934	MHCNH55EY5J 014934
3.	BK 7096 DN	M 014333	MHCNH55EY2J 014333
4.	BK 7108 DN	M 014334	MHCNH55EY5J 014334

Dengan ini agar rekomendasi keluar gabungan dari KUPJ ke CV. KARUNIA USAHA PADAN JAYA TOUR (KUPJ TOUR) dicabut.

Demikianlah surat pemberitahuan ini disampaikan atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

Medan, 26 Juli 2006

Hormat Saya,

(SARLIN SIBUHAN, SE)
Pengurus Bus KUPJ

DAFTAR :

- 1. Badan Pengurus KUPJ
- 2. Kadis Koperasi dan UKM Sumut
- 3. Kalis Perhubungan Sumut
- 4. Kaditansi POLDASU
- 5. PT. Ceyella Multidasa Medan
- 6. PT. Nusantara Putra
- 7. Pengusaha Bus KUPJ

Gambar 35 Permohonan untuk keluar dari KUPJ dan bergabung dengan KUPJ Tour



KOPERASI USAHA PINGGIR JALAN
(K U P J)
PROPINSI SUMATERA UTARA
BADAN HUKUM : No. 07 / BII / KWK.2 / III / 2003

No : 146- EK/KUPJ-SU/VIII/2006
Lampiran : --
Hal : Keluar Gabungan KUPJ

Kepada Yth :
Pengusaha Bus KUPJ
Sdr : Sarlin Siburian, SE
Di
Tempat

Dengan hormat,

Berdasarkan surat saudara tertanggal 26 Juli 2006 perihal Keluar Gabungan dari Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ) Bus yang saudara miliki, maka Badan Pengurus KUPJ Sumut kembali menyanti saudara menyatakan menyetujui keluar dari Gabungan KUPJ, dengan data :

No	No. Polisi	No. Mesin	No. Rangka
1.	BK 7896 DM	M 011622	HCNHSSEY5J 011622
2.	BK 7154 DN	M 014918	HCNHSSEY5J 014918
3.	BK 7096 DN	M 014333	HCNHSSEY5J 014333
4.	BK 7108 DN	M 014334	HCNHSSEY5J 014334

- Dengan ini Badan Pengurus Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ) menerbitkan:
1. Permintaan Keluar dari Gabungan Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ), kami setujui terhitung tanggal 01 Agustus 2006.
 2. Tidak memakai merek, logo, warna serta lambang Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ) Sumut.
 3. Tidak memakai Kartu Pengawasan (KPS) KUPJ

Demikian disampaikan untuk dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab, kami ucapkan terima kasih.

Medan, 07 Agustus 2006

Badan Pengurus
Koperasi Usaha Pinggir Jalan
Sumatera Utara

Ketua: 
Umur Santori, S.Pd, S.Pd, S.Pd
Nakopj 0013.1.05.03

Sekretaris: 
Sofyanul Parha, SE
Nakopj 002M.05.03

- Tembusan Yth :
1. Badan Pengawas KUPJ
 2. Kadis Koperasi dan UKM Tingkat I Sumut
 3. Kadis Perhubungan Tingkat I Sumut
 4. Kadis Perhubungan Tingkat II Se Sumut
 5. Dir Lantas Polda Sumut
 6. Kasat Lantas Poltabes M.S
 7. Kapolsekta Patumbak
 8. Seluruh Perwakilan Daerah KUPJ
 9. PT Insindo Mas Putra
 10. PT Capella Multi Dam
 11. Arsip

Gambar 36 Persetujuan dari Pengurus KUPJ untuk keluar dari KUPJ



KOPERASI USAHA PINGGIR JALAN
(KUPJ)
PROVINSI SUMATERA UTARA

No. : 182-EK.KUPJ-SU/IX/2006
Lamp. : -
Hal. : Laporan

Kepada Yth :
Bapak Kepala Dinas Perhubungan
Tkt I Sumatera Utara
Di
Medan

Dengan hormat,

Das kami kiranya Bapak dalam ketidaksi sehat walafiat penuh damai sejahtera dalam menjalankan tugas sehari-hari dengan lindungan Tuhan Amin.

Berdasarkan surat kami No. 145-EK/KUPJ-SU/VIII/2006 dimana permintaan dari beberapa Pengusaha agar Busnya di keluarkan dari Gabungan Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ) Sumatera Utara terhitung tanggal 01 Agustus 2006 dengan ketentuan agar Bus-bus tersebut tidak lagi memakai Merek, Logo, Lambang dan KPS milik Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ) Sumatera Utara. Tetapi kenyataannya di Lapangan masih menggunakan Merek, Logo, Lambang dan KPS milik Koperasi Usaha Pinggir Jalan (KUPJ) Sumatera Utara, bahkan saat ini Bus tersebut menaikkan Penumpang dari Loket PT. Global Alpha Onegah yang bersebelahan dengan Loket Koperasi Usaha Pinggir Jalan Sumatera Utara (KUPJ SU) di Jl. SM. Raja Km 5,5 Depan Dinas Kehutanan.

Untuk itu kami Badan Pengurus Koperasi Usaha Pinggir Jalan Sumatera Utara (KUPJ-SU) memberikan Mitoskan dan Usulan kepada Bapak Kepala Dinas Perhubungan Tingkat I agar dapat melakukan tindakan sesuai Prinsip dan berkeadilan, dalam upaya Ketertiban Operasional di Lapangan dan untuk menjaga Pelayanan Masyarakat Pengguna Jasa Angkutan Umum.

Kami sangat mengharapkan bantuan dari Bapak agar dapat mengatasi permasalahan ini.

Demikian kami beritahukan untuk mendapat perhatian dari Bapak dan atas kerja sama yang baik diucapkan terima kasih.

Medan, 22 September 2006

Badan Pengurus
Koperasi Usaha Pinggir Jalan
Sumatera Utara

Ketua

Usman Santuri, HSE
Nakopj : 0013.1.05.03

Sekretaris

Nongot Parba, SE
Nakopj : 0021.1.05.03

Salinan Yth :

1. Kadis Koperasi dan UKM Tkt I Sumut
2. Kadis Perhubungan Tkt I Medan
3. Dir Lantas Polda Sumut
4. Badan Pengurus KUPJ
5. Arsip

Gambar 37 Permohonan dari KUPJ lama pada Dishub Tk.I Sumatra Utara

IV. KESIMPULAN

Hasil investigasi tim di lokasi kejadian kecelakaan antara minibus KUPJ, truk fuso dan bus ALS dapat di simpulkan sebagai berikut :

1. Minibus KUPJ berjalan di jalur salah dan tidak melihat kondisi dari arah berlawanan saat hendak mendahului kendaraan di depannya;
2. Minibus KUPJ membawa penumpang sebanyak 19 orang. Daya angkut minibus KUPJ di KIR 17 orang
3. Lebar jalan 6 meter dan tidak ada median yang berupa garis utuh maupun putus-putus juga marka batas tepi jalan baik sebelah kanan maupun sebelah kiri serta rambu lalu lintas seperti rambu batas kecepatan maksimum sehingga memacu pengemudi untuk mengemudikan kendaraannya dengan kecepatan tinggi dan melewati jalur;

V. REKOMENDASI

V.1 Kepada Dinas Perhubungan Propinsi Sumatera Utara

- Meninjau kembali keberadaan beberapa unit kendaraan yang masih menggunakan warna, logo, merek dan KPS milik KUPJ;
- Untuk lebih memperketat pemberian ijin trayek setiap angkutan umum yang beroperasi;
- Memasang rambu-rambu lalu lintas sesuai dengan ketentuan pada lokasi kecelakaan khususnya (rambu peringatan jalan turunan, rambu peringatan jalan tanjakan, rambu batas kecepatan, rambu larangan mendahului);

V.2 Kepada Dinas Perhubungan Kota Medan

- Membuat marka pembatas tepi baik di sebelah kanan maupun kiri;
- Membuat median baik berupa garis utuh maupun garis putus-putus;
- Memberi lampu penerangan jalan sepanjang lintas jalan Sumatera Medan-Rantau Parapat yang kondisinya menanjak dan menurun.

Demikian agar dapat diperhatikan sebagai masukan untuk keputusan kebijakan tindak lanjut dalam rangka memperbaiki tingkat keselamatan transportasi lalu lintas jalan di masa yang akan datang

