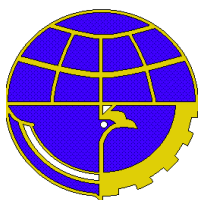


FINAL

KNKT-09-07-05-01

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

**LAPORAN INVESTIGASI DAN PENELITIAN
KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN
MOBIL BUS AD-1444-BE BERTABRAKAN DENGAN
KERETA API 759 / PRAMEK (SOLO-YOGYAKARTA) DI
PINTU PERLINTASAN JOMBOR ANTARA STASIUN
CEPER – STASIUN KLATEN (KM 132+1), KLATEN,
JAWA TENGAH
MINGGU 5 JULI 2009**



**KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI
DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA
2009**

*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	ii
Sinopsis	1
I. Informasi Faktual	2
I.1 Data Kendaraan	2
I.2 Data Prasarana dan Lingkungan	3
I.3 Peta Lokasi	4
I.4 Kronologis	4
I.5 Korban	5
I.6 Informasi Awak Kendaraan/Penumpang/Operator	5
I.7 Informasi Cuaca	5
I.8 Kondisi Lingkungan Kejadian	5
II. Temuan	6
III. Analisis	8
III.1 Aspek Manusia	8
III.2 Aspek Sarana	8
III.3 Aspek Prasarana dan lingkungan	11
IV. Kesimpulan	13
V. Rekomendasi	14
Lampiran	16

SINOPSIS

Minggu 5 Juli 2009, sekitar pukul 09.00 WIB satu unit kendaraan mobil bus dengan nomor AD 1444 BE yang dioperasikan oleh PO Hadi Mulyo membawa rombongan pengantin sebanyak 26 orang tidak termasuk awak kendaraan, dari Brotok Jati Sragen menuju Klaten. Berdasarkan buku uji (kir) mobil bus tersebut mempunyai daya angkut maksimum sebanyak 26 orang tidak termasuk pengemudi dan masa berlaku uji berkala sampai dengan 21 Juli 2009.

Perjalanan dari Brotok Jati Sragen menuju Klaten memerlukan waktu satu jam. Sekitar pukul 10.30 WIB mobil bus AD 1444 BE tiba di jalan Perbatasan Desa Dlimas dan Jombor Kecamatan Ceper Kabupaten Klaten. Ketika mobil bus sampai pada titik menjelang pintu perlintasan kereta api Jombor (rel ganda), terlihat ada kereta api yang melaju dari arah Solo menuju Yogyakarta. Mobil bus berusaha melewati pintu perlintasan tersebut dengan mengambil jalan di sebelah kanan sepeda motor H 4972 MD yang saat itu posisinya roboh di antara rel dengan jalan. Belum sempat mobil bus sepenuhnya melewati rel pada perlintasan tersebut, kereta api juga sudah masuk pada titik itu dan terjadilah tabrakan. Mobil bus dan sepeda motor yang berada di antaranya terseret sampai 350 meter dari pintu perlintasan. Dua orang pengendara sepeda motor berhasil menyelamatkan diri sementara tidak semua penumpang mobil bus dapat menyelamatkan diri.

Dalam kecelakaan ini 15 orang penumpang mobil bus AD 1444 BE meninggal dunia (termasuk pengemudi), 4 (empat) orang luka berat dan 9 (sembilan) orang lainnya luka ringan. Semua korban dievakuasi ke Rumah Sakit Islam (RSI) Klaten.

Dari investigasi dan penelitian KNKT yang dilakukan, diketahui hal-hal yang menonjol, yaitu

- Masih banyaknya pengguna jalan yang tidak mematuhi ketentuan rambu-rambu lalu lintas jalan yang ada di sekitar pintu perlintasan;
- Mobil bus dengan nomor AD 1444 BE beroperasi mengangkut penumpang (rombongan) sebanyak 28 orang tidak termasuk awak kendaraan. Masa berlaku uji berkala kendaraan masih berlaku sampai dengan 21 Juli 2009;
- Lokasi kecelakaan terletak pada perpotongan sebidang Jombor yang terletak antara Stasiun Ceper – Stasiun Klaten (Km 132+1) dengan jalan Kabupaten yang berada pada perbatasan desa Dlimas dan Jombor Kecamatan Ceper, Klaten, Jawa Tengah. Titik perpotongan ini berada pada jalan tanjakan dengan daerah sekitar bebas pandang, bebas dari pemukiman penduduk dan sudah dilengkapi dengan rambu-rambu lalu lintas jalan dan papan peringatan yang berkaitan dengan keselamatan jalan.
- Pada perpotongan sebidang tersebut telah dilengkapi dengan sistem pintu perlintasan elektrik, namun karena dalam pengoperasiannya timbul masalah antara pemda setempat dengan PT. KA, akibatnya pintu perlintasan ini sudah lama tidak dioperasikan. Belakangan bagian-bagian tertentu dari pintu perlintasan elektrik tersebut sudah banyak yang hilang (seperti : papan palang, speaker alarm dan lain-lain).

Investigasi dan penelitian KNKT ini menghasilkan beberapa rekomendasi yang perlu mendapat perhatian beberapa instansi terkait, seperti: Perusahaan Otobis, PT. KA dalam hal ini Daerah Operasi (Daops) VI; Dinas Perhubungan Kota Solo; Dinas Provinsi yang bertanggung jawab di bidang Perhubungan Jawa Tengah; Kepolisian Daerah (Polda) Jawa Tengah; Direktorat Jenderal Perkeretaapian; dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

I. INFORMASI FAKTUAL

I.1 Data Kendaraan

a. Data Kendaraan

Jenis Kendaraan	:	Mobil Bus
Jumlah Tempat Duduk	:	26, tidak termasuk tempat duduk pengemudi
Manufaktur	:	PT. Kramayudha Tiga Berlian Motors/ Mitsubishi
Merek/tipe	:	Mitsubishi/Colt Diesel FE-114
Karoseri	:	(tidak jelas)
Tahun Pembuatan	:	1989
No. Mesin	:	4D31C924182
No. Rangka	:	FE114038619
Masa Berlaku STNK	:	10 Desember 2013
Masa Berlaku Uji	:	21 Juli 2009

Data Operator

Operator/ Pemilik	:	PO Hadi Mulyo
Alamat	:	Kedungdowo 03/2 Hadiluwih SB Lawang Sragen

Data Awak Kendaraan

		Pengemudi	Pembantu Pengemudi
Umur	:	-	-
Jenis Kelamin	:	-	-
SIM	:	-	-
Pendidikan	:	-	-
Alamat	:	-	-
Pengalaman Kerja	:	-	-

b. Data Kereta Api

Nama Perusahaan	:	PT. Kereta Api Indonesia
No. dan Jurusan Kereta	:	KA 759 (Pramek) Jurusan Solo-Jogjakarta

I.2 DATA PRASARANA DAN LINGKUNGAN

- Nama Jalan : Perbatasan Desa Dlimas dan Jombor
Kecamatan Ceper, Klaten Jawa
Tengah
- Kelas Jalan : III C
- Status Jalan : Kabupaten
- Fungsi Jalan : Arteri Primer
- Lebar jalan : 5,5 meter
- Pola Arus Lalu Lintas : 2 (dua) arah
- Kondisi Fisik Jalan : Tidak rata, menanjak di perpotongan
sebidang
- Bahu jalan : Kiri 2 meter, kanan 2 meter
- Saluran samping/selokan : Kanan 1 meter, kiri tidak ada (sawah)
- Tipe perkerasan bahu jalan : Tanah/ kerikil
- Konstruksi Perkerasan Jalan : Aspal
- Kualitas Permukaan Jalan : Kering
- Marka Jalan dan Pita pengaduh : Tidak ada
- Perlengkapan Jalan : Rambu dan papan informasi
peringatan dalam jumlah yang cukup
- Penerangan Jalan Umum : Tidak ada

I.3 PETA LOKASI KEJADIAN



Gambar 1. Peta lokasi kejadian

I.4 KRONOLOGIS

Minggu 5 Juli 2009, sekitar pukul 09.00 WIB satu unit kendaraan mobil bus dengan nomor AD 1444 BE yang dioperasikan oleh PO Hadi Mulyo membawa rombongan pengantin sebanyak 26 orang tidak termasuk awak kendaraan, dari Brotok Jati Sragen menuju Klaten. Berdasarkan buku uji (kir) mobil bus tersebut mempunyai daya angkut maksimum sebanyak 26 orang tidak termasuk pengemudi dan masa berlaku uji berkala sampai dengan 21 Juli 2009.

Perjalanan dari Brotok Jati Sragen menuju Klaten memerlukan waktu satu jam. Sekitar pukul 10.30 WIB mobil bus AD 1444 BE tiba di jalan Perbatasan Desa Dimas dan Jombor Kecamatan Ceper Kabupaten Klaten. Ketika mobil bus sampai pada titik menjelang pintu perlintasan kereta api Jombor (rel ganda), terlihat ada kereta api yang melaju dari arah Solo menuju Yogyakarta. Mobil bus berusaha melewati pintu perlintasan tersebut dengan mengambil jalan di sebelah kanan sepeda motor H 4972 MD yang saat itu posisinya roboh di antara rel dengan jalan. Belum sempat mobil bus sepenuhnya melewati rel pada perlintasan tersebut, kereta api juga sudah masuk pada titik itu dan terjadilah tabrakan. Mobil bus dan sepeda motor yang berada di antaranya terseret sampai 350 meter dari pintu perlintasan. Dua orang pengendara sepeda motor berhasil menyelamatkan diri sementara tidak semua penumpang mobil bus dapat menyelamatkan diri.

Akibat dari kejadian tersebut 15 orang meninggal dunia (termasuk pengemudi), 4 (empat) orang luka berat dan 9 (sembilan) orang lainnya luka ringan.

I.5 KORBAN

Korban	Awak Kendaraan	Penumpang	Total
Meninggal	1	14	15
Luka Berat	1	3	4
Luka Ringan	-	9	9
Total	2	26	28

Tabel 1. Data jumlah dan rincian korban

I.6 INFORMASI AWAK KENDARAAN/PENUMPANG/OPERATOR

a. Pengendara Sepeda Motor

Laki-laki, 40 tahun dan anak perempuan, 12 tahun.

Pengendara sepeda motor H 4972 MD melihat ada kereta api yang akan melintas di rel pertama, yang bersangkutan mencoba menarik sepeda motornya namun tidak berhasil, sementara kereta api Prambanan Ekspres semakin mendekat dan akhirnya yang bersangkutan meloncat sambil menarik anaknya ke sebelah kiri guna menyelamatkan diri.

b. Masinis KA 759/Pramek

Laki-laki, 48 tahun, memberi keterangan sebagai berikut:

Kereta api berangkat dari Solo pukul 10.00 WIB, saat melintas di perpotongan sebidang masinis membunyikan suling/semboyan 35 dan mengurangi kecepatan. Kecepatan kereta saat di perjalanan sekitar 70 – 75 km/jam.

Masinis melihat mobil bus pada jarak sekitar 30 meter dan sepeda motor dalam posisi roboh di antara rel sepur satu. Masinis berusaha mengurangi kecepatan kereta api, namun kecelakaan tidak dapat dihindarkan.

I.7 INFORMASI CUACA

Peristiwa kecelakaan tersebut terjadi pada pagi hari pukul 10.30 WIB dan kondisi cuaca saat itu cerah dan tidak hujan.

I.8 KONDISI LINGKUNGAN KEJADIAN

Tempat terjadinya peristiwa kecelakaan berada pada perpotongan sebidang yang berada di dekat area sawah. Jarak pandangnya bebas, tidak ada bangunan yang menghalangi dan tidak ada pemukiman penduduk di sekitar tempat kejadian.

II. TEMUAN

a. Administrasi

Berdasarkan buku uji kendaraan batas kapasitas maksimum jumlah penumpang yang diangkut mobil bus AD 1444 BE adalah sebanyak 26 orang tidak termasuk awak kendaraan sementara pada saat kejadian kecelakaan mobil bus tersebut mengangkut penumpang sebanyak 28 orang.

The image shows two pages from a vehicle inspection book for bus AD 1444 BE. Page 4, titled 'UKURAN KENDARAAN (VEHICLE DIMENSIONS)', contains the following data:
a. Ukuran Utama (Main Dimension): Panjang (Length) 6800 mm, Lebar (Width) 2100 mm, Tinggi (Height) 2650 mm, Jarak Belakang (Rear Over Hang) ROH 2000 mm, Jarak Depan (Front Over Hang) FOH 1500 mm.
b. Jarak Sumbu (Wheel Base): Sumbu I-II (Axis I-II) 3300 mm, Sumbu III (Axis III) mm, Sumbu III-IV (Axis III-IV) mm.
c. Dimensi Bak Muatan (Mobil Barang Bak Terbuka): Panjang mm, Lebar mm, Tinggi mm.
PEMUKAAN BAN YANG DIUNYAI (LIGHTEST TIRE USED): a. Sumbu ke-1 (First Axle) 7.50-16, b. Sumbu ke-2 (Second Axle) 7.50-16, c. Sumbu ke-3 (Third Axle) mm, d. Sumbu ke-4 (Fourth Axle) mm.
KONFIGURASI SUMBU (AXLE CONFIGURATION): 1/2
Jumlah Berat Yang Diperbolehkan (BB) Gross Vehicle Weight (GVW) 6000 kg
Jumlah Berat Kombinasi Yang Diperbolehkan (KB) Gross Combination Weight (GCW) kg
Page 5, titled 'BERAT KOSONG (KERB WEIGHT)', contains the following data:
- Sumbu I (First Axle) 1300 kg
- Sumbu II (Second Axle) 2390 kg
- Sumbu III (Third Axle) kg
- Sumbu IV (Fourth Axle) kg
Jumlah (Total) 4190 kg
DAYA ANGKUT (PAYLOAD): - Orang (Persons) 26 (Penumpang/Passenger) kg, - Barang (Goods) 20 kg
Jumlah Berat Yang Diizinkan (JBI) Gross Permissible Vehicle Weight (GPV) 5790 kg
Jumlah Berat Kombinasi Yang Diizinkan (JBI) Gross Permissible Combination Weight (GPCW) kg
Kelas Jalan Terendah Yang Dibenarkan (The Lowest Road Class) EC
11T, 320/06

Gambar 2. Buku uji mobil bus AD 1444 BE

b. Sarana

Kondisi ban belakang kendaraan mobil bus tidak memenuhi persyaratan teknis laik jalan, kedalaman alur ban sudah tidak ada (gundul) sementara ketentuannya adalah kedalaman alur ban minimal 1 mm.



Gambar 3. Ban belakang mobil bus AD 1444 BE gundul

c. Prasarana



Gambar 4. Palang pintu perlintasan elektrik yang Patah/hilang



Gambar 5. Rambu dan Papan Peringatan di sekitar Perpotongan sebidang

III. ANALISIS

III.1 Aspek Manusia

Berdasarkan data dan informasi yang didapat melalui wawancara dengan sejumlah saksi, mengenai :

- Pengemudi mobil bus berusaha melewati perpotongan sebidang meskipun telah mengetahui akan ada kereta api yang akan lewat;
- Pengemudi tidak mematuhi rambu-rambu dan peringatan yang dipasang menjelang pintu perlintasan.

Dapat dianalisis hal-hal sebagai berikut :

- Pengemudi mobil bus berusaha melewati perpotongan sebidang meskipun telah mengetahui akan ada kereta api yang akan lewat :
 1. Kemungkinan pengemudi mengejar waktu sehingga berkeinginan untuk segera sampai di tempat tujuan;
 2. Kemungkinan pengemudi memiliki sifat merasa memperoleh kebanggaan manakala dapat lolos dari suatu keadaan yang berbahaya (semacam sifat angkuh/sombong) cenderung ugal-ugalan.
- Pengemudi tidak mematuhi rambu-rambu dan peringatan yang dipasang menjelang pintu perlintasan : Ada beberapa kemungkinan terkait dengan adanya rambu dan peringatan yang dipasang menjelang pintu perlintasan :
 1. Pengemudi tidak melihat adanya rambu dan peringatan tersebut;
 2. Pengemudi melihat namun mengabaikan
 3. Pengemudi melihat namun tidak mengerti/memahami tentang arti rambu-rambu tersebut.

III.2 Aspek Sarana

Berdasarkan data dan informasi yang didapat melalui :

- Buku Uji Berkala (Kir);
- Jumlah penumpang yang diangkut;
- Hasil pemeriksaan fisik kondisi ban kendaraan bus tersebut;
- Hasil pemeriksaan fisik kondisi rem kendaraan bus tersebut.

Dapat dianalisis hal-hal sebagai berikut :

- Buku uji berkala (Kir) : Data pada Buku Uji Berkala (Kir) menunjukkan bahwa masa berlaku uji berkala mobil bus AD 1444 BE sampai dengan 21 Juli 2009. Hal ini berarti secara administrasi mobil bus AD 1444 BE memenuhi persyaratan laik jalan.

- Jumlah penumpang yang diangkut : Saat kejadian kecelakaan, mobil bus AD 1444 BE mengangkut penumpang sebanyak 28 orang. Hal tersebut melebihi kapasitas jumlah penumpang yang tersedia yaitu 26 orang tidak termasuk pengemudi.
- Hasil pemeriksaan fisik kondisi ban kendaraan tersebut : Kondisi roda belakang (sumbu tunggal, ban ganda) kondisi ban sebelah kanan mobil bus keduanya gundul, tidak memenuhi persyaratan teknis laik jalan (kedalaman alur ban minimal 1 mm). Hal ini menunjukkan bahwa secara teknis kendaraan tersebut tidak memenuhi persyaratan laik jalan.
- Hasil pemeriksaan fisik kondisi rem kendaraan bus tersebut. : Kondisi rem dalam keadaan baik. Hal itu dapat dilihat dari ketebalan kanvas, instalasi pipa rem, master rem dan tidak terdapat tanda-tanda kebocoran minyak rem. Artinya apabila kendaraan dipacu dan dikendalikan dengan baik, maka rem tersebut masih dapat berfungsi dengan baik.

Kerusakan pada mobil bus:



Gambar 7. Bagian depan mobil bus



Gambar 8. Bagian sebelah kiri mobil bus



Gambar 9. Bagian sebelah kanan mobil bus



Gambar 10. Bagian belakang mobil bus



Gambar 11. Bagian dalam mobil bus



Gambar 12. Ban sebelah kanan bagian belakang mobil bus keduanya gundul dan tidak memenuhi syarat

III.3 Aspek Prasarana dan Lingkungan

Berdasarkan data dan informasi yang didapat melalui :

- Kondisi Perpotongan sebidang
- Kondisi lingkungan di sekitar lokasi kejadian
- Fasilitas perlengkapan jalan (rambu, marka dan perlengkapan jalan lainnya).

Dapat dianalisis hal-hal sebagai berikut :

- Kondisi Perpotongan sebidang : Secara geometrik kondisi perpotongan sebidang dengan rel ganda tempat terjadinya kecelakaan merupakan jalan lurus, tidak rata dan menanjak. Perbedaan permukaan antara jalan dengan rel kurang rata, sehingga kendaraan yang melewati perlintasan tersebut mengalami ketidaklancaran dan harus lebih berhati-hati terutama untuk kendaraan bermotor roda dua.
- Kondisi lingkungan di sekitar lokasi kejadian : Perpotongan sebidang rel ganda tempat terjadinya kecelakaan kondisi lingkungannya mempunyai ruang pandang yang bebas, karena di sekitar lokasi tersebut merupakan daerah persawahan/perladangan dan bebas dari daerah pemukiman penduduk. Artinya kendaraan yang akan melewati pintu perlintasan dapat dengan mudah melihat kondisi di sekitarnya termasuk saat kereta api akan lewat.
- Fasilitas perlengkapan jalan (rambu, marka dan perlengkapan jalan lainnya) : Fasilitas perlengkapan jalan pada menjelang perpotongan sebidang sudah ada rambu **Andreas Cross** dua sepur, dua buah rambu stop dan papan peringatan. Rambu peringatan adanya perpotongan sebidang sudah dipasang sejauh 450 meter sebelum perpotongan sebidang. Namun belum dilengkapi dengan marka jalan dan pita pengaduh.



Gambar 13 Kondisi perbatasan Desa Dlimas dan Jombor, Kecamatan Ceper, Klaten Jawa Tengah



Gambar 14 Rambu-rambu di ruas jalan menjelang pintu perlintasan

IV. KESIMPULAN

Hasil investigasi dan penelitian tim KNKT di lokasi kejadian, wawancara dengan pihak yang terlibat dan saksi-saksi lainnya diperoleh temuan fakta-fakta sebagai berikut:

- a. Pengemudi bus memacu kendaraannya untuk mengejar waktu dan berkeinginan segera sampai di tempat tujuan;
- b. Kemungkinan pengemudi memiliki sifat merasa memperoleh kebanggaan manakala dapat lolos dari suatu keadaan yang berbahaya (semacam sifat angkuh/ sombong) cenderung ugal-ugalan;
- c. Ada beberapa kemungkinan terkait dengan adanya rambu dan peringatan yang dipasang menjelang pintu perlintasan :
 1. Pengemudi tidak melihat adanya rambu dan peringatan tersebut;
 2. Pengemudi melihat namun mengabaikan
 3. Pengemudi melihat namun tidak mengerti/ memahami tentang arti rambu-rambu tersebut.
- d. Secara geometrik kondisi perpotongan sebidang dengan rel ganda tempat terjadinya kecelakaan merupakan jalan lurus, tidak rata, dan menanjak. Perbedaan permukaan antara jalan dengan rel kurang rata, sehingga kendaraan yang melewati perlintasan tersebut mengalami ketidaklancaran dan harus lebih berhati-hati terutama untuk kendaraan bermotor roda dua;

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kemungkinan penyebab terjadinya peristiwa kecelakaan ini, bersumber dari faktor psikologi manusia dalam hal ini pengemudi yang berani mengambil resiko dan faktor geometrik jalan yang menyebabkan ketidaklancaran kendaraan yang melintas ditambah dengan faktor kendaraan yang kurang memenuhi persyaratan kelaikan jalan (ban gundul).

V. REKOMENDASI

1. Pengusaha Bus Angkutan Umum

Agar melakukan pembinaan ketertiban pengemudi khususnya pada perpotongan sebidang

2. PT. KA dalam hal ini Daerah Operasi (Daops) VI:

- Agar menginventarisasi pintu perlintasan yang secara infrastruktur tidak memenuhi persyaratan teknis dan keselamatan;
- Agar mengkoordinasikan penyelenggaraan pintu perlintasan sesuai dengan kewenangan dan tanggung jawab yang telah ditetapkan;
- Agar tetap melakukan sosialisasi keselamatan di pintu perlintasan kereta api.

3. Dinas Pemerintah Kota Solo yang bertanggung jawab dalam bidang Perhubungan

Agar memperketat pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor, karena terbukti kendaraan yang masa ujinya masih berlaku, ternyata bannya tidak memenuhi persyaratan laik jalan.

4. Dinas Pemerintah Kabupaten Klaten yang bertanggung jawab dalam bidang pembinaan jalan

Agar memperbaiki kondisi geometrik jalan yang dapat memperlancar lalu lintas jalan pada perpotongan sebidang (meratakan dan mengurangi/menghilangkan tanjakan).

5. Dinas Pemerintah Provinsi yang bertanggung jawab dalam bidang Perhubungan Jawa Tengah:

Agar memberikan bimbingan pelaksanaan peraturan yang berkaitan dengan perpotongan sebidang terhadap dinas yang bertanggung jawab dalam bidang perhubungan kabupaten/kota dengan pihak PT. KA Daops setempat.

6. Kepolisian Daerah Jawa Tengah:

Agar mereview kembali materi ujian pemberian SIM, khususnya terkait dengan faktor psikologis, disiplin dan tata cara melewati perpotongan sebidang yang aman

7. Direktorat Jenderal Perkeretaapian

- Agar menyiapkan aturan tentang penyelenggaraan perpotongan sebidang dan mensosialisasikannya kepada masyarakat;
- Dapat mendorong percepatan program pembangunan flyover/underpass di perpotongan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan;
- Mendorong penutupan jalan di bawah flyover/ di atas underpass yang seharusnya di tutup sesuai dengan izin yang telah di keluarkan;
- Secara bertahap dan berkelanjutan melaksanakan program keselamatan dalam rangka mengurangi kecelakaan di perpotongan sebidang.

8. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Agar melengkapi marka jalan dan pita penggaduh (*ribbon/rumble strip*) yang dapat membantu pengemudi kendaraan bermotor mengantisipasi adanya perpotongan sebidang.

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

LAMPIRAN