

**FINAL**

**KNKT-11-09-06-01**

**KOMITE  
NASIONAL  
KESELAMATAN  
TRANSPORTASI**

**LAPORAN INVESTIGASI DAN PENELITIAN  
KECELAKAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

**TABRAKAN ANTARA MOBIL BUS ISUZU ELF AG 7103 ML  
DENGAN MOBIL BUS PO. SUMBER KENCONO W 7181 UY  
JURUSAN SURABAYA - YOGYAKARTA**

**DI JALUR BY PASS MOJOKERTO KM 51,5 DARI ARAH SURABAYA,  
DUSUN KENANTEN, KECAMATAN PURI, MOJOKERTO, JAWA TIMUR**

**SENIN, 12 SEPTEMBER 2011**



**KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA  
2011**

*KESELAMATAN MERUPAKAN PERTIMBANGAN UTAMA KOMITE UNTUK MENGUSULKAN REKOMENDASI KESELAMATAN SEBAGAI HASIL SUATU INVESTIGASI 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.*

Laporan ini diterbitkan oleh **Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT)**, Gedung Kementerian Perhubungan Lantai 3, Jalan Medan Merdeka Timur No. 5, JKT 10110, Indonesia, pada tahun 2011.

---



---

**DAFTAR ISI**

	<b>Hal</b>
Daftar Isi .....	ii
Daftar Gambar .....	iii
Daftar Tabel .....	iv
Sinopsis .....	1
I. Informasi Faktual .....	3
I.1 Kronologis .....	3
I.2 Korban .....	4
I.3 Informasi Awak Kendaraan .....	5
I.4 Informasi Kendaraan .....	5
I.5 Informasi Cuaca .....	6
I.6 Informasi Prasarana dan Lingkungan .....	6
I.7 Informasi Kondisi Kendaraan .....	8
I.8 Informasi Organisasi dan Manajemen .....	9
I.9 Informasi Tambahan .....	9
II. Analisis .....	13
II.1 Aspek Sarana .....	13
II.2 Aspek Manusia .....	13
II.3 Aspek Prasarana dan Lingkungan .....	13
III. Kesimpulan .....	15
IV. Rekomendasi .....	16
V. Safety Action .....	17

## DAFTAR GAMBAR

- Gambar 1. Lokasi kejadian kecelakaan
- Gambar 2. Kronologis terjadinya kecelakaan (1)
- Gambar 3. Kronologis terjadinya kecelakaan (2)
- Gambar 4. Marka tengah di lokasi kejadian kurang jelas
- Gambar 5. Rambu tikungan yang terdapat pada lokasi kejadian kecelakaan
- Gambar 6. Jejak pengereman mobil bus PO. Sumber Kencono
- Gambar 7. Buku uji mobil bus Isuzu Elf AG-7103-ML
- Gambar 8. Plat samping mobil bus Isuzu Elf AG-7103-ML

## DAFTAR TABEL

Tabel 1. Data jumlah dan rincian korban

---

---

## SINOPSIS

Senin, 12 September 2011 sekitar pukul 01.00 WIB mobil bus Isuzu Elf dengan nomor kendaraan AG 7103 ML berangkat dari Nganjuk menuju Pelabuhan Tanjung Perak membawa 20 orang penumpang tidak termasuk pengemudi. Kendaraan tersebut sempat berhenti di SPBU di daerah Jombang sekitar 30 menit untuk mengisi bahan bakar. Perjalanan dilanjutkan kembali dan setibanya di ruas jalan *by pass* Mojokerto sekitar KM. 51.5 dari arah Surabaya, kendaraan tersebut berusaha mendahului mobil bus didepannya dari sebelah kanan dan masuk ke jalur berlawanan di tikungan dengan radius  $\pm 500$  m dan kemiringan vertikal  $\pm 3^\circ - 4^\circ$ . Kondisi ruas jalan tersebut baik, beraspal, namun gelap karena tidak ada lampu penerangan jalan umum. Kemudian dari arah berlawanan meluncur Mobil Bus PO. Sumber Kencono dengan nomor kendaraan W 7181 UY dengan kecepatan sekitar 80 - 90 km/jam. Untuk menghindari tabrakan pengemudi bus mencoba menghentikan kendaraannya dengan melakukan pengereman, namun jarak kedua kendaraan yaitu mobil bus PO. Sumber Kencono dan mobil bus Isuzu Elf sudah terlalu dekat dan kecepatan kedua kendaraan yang tinggi sehingga tabrakan tidak dapat dihindarkan.

Kecelakaan ini mengakibatkan 20 orang meninggal dunia ditempat kejadian. Selain itu 8 (delapan) orang luka ringan dan 4 (empat) orang luka berat. Seluruh korban meninggal dibawa ke RSI Sakinah Mojokerto dan RS Citra Medika Mojokerto.

Dari hasil investigasi dan penelitian yang dilakukan KNKT, diperoleh kesimpulan dari fakta – fakta yang ada sebagai berikut :

Pengemudi mobil bus Isuzu Elf dengan nomor kendaraan AG 7103 ML mengemudikan kendaraannya kemudian melewati kendaraan di depannya terlalu ke kanan melintasi marka garis utuh tengah jalan dan masuk ke jalur berlawanan, pada saat bersamaan melintas mobil bus PO. Sumber Kencono W-7181-UY dan mengakibatkan terjadinya tabrakan.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kemungkinan penyebab (*Probability Cause*) terjadinya peristiwa kecelakaan ini, bersumber dari tidak taatnya pengemudi mobil bus Isuzu Elf dengan nomor kendaraan AG 7103 ML terhadap peraturan lalu lintas, melewati kendaraan lain dan melintasi marka tengah garis utuh sehingga masuk ke jalur berlawanan yang mengakibatkan terjadinya tabrakan.

Investigasi dan penelitian KNKT ini menyampaikan beberapa rekomendasi yang diusulkan kepada instansi terkait, antara lain:

A. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan

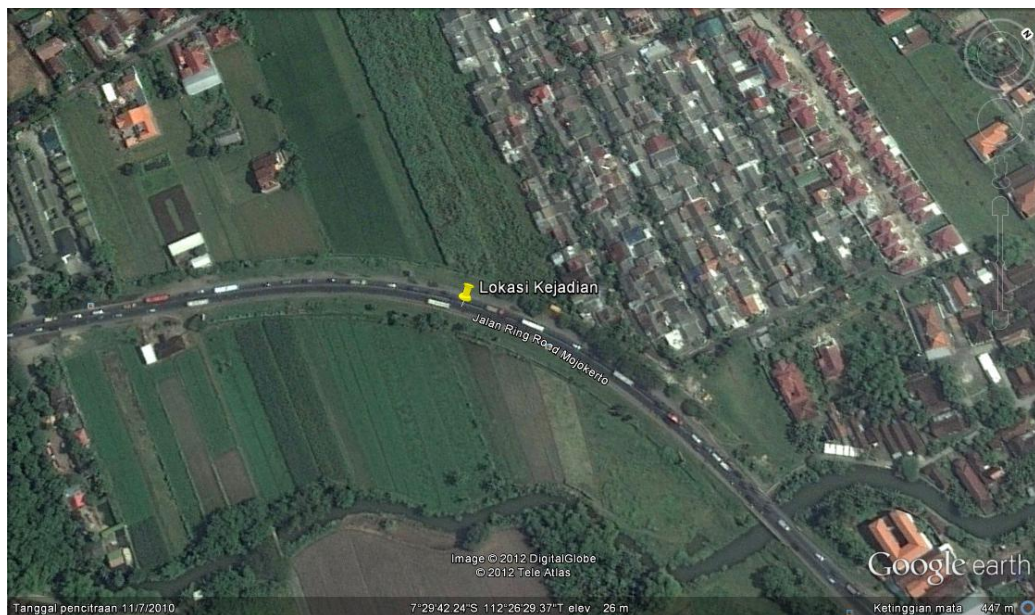
- Memperjelas marka jalan khususnya marka tengah terutama di ruas jalan yang menikung di lokasi terjadinya kecelakaan.
- Pemasangan rambu - rambu kelengkapan jalan baik rambu peringatan maupun rambu - rambu himbauan.

B. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur

Melakukan pengawasan dan pembinaan terhadap pengusaha angkutan dan Dinas Perhubungan Kabupaten / Kota dalam hal pemberian izin trayek khususnya mobil bus.

C. Dinas Perhubungan Kabupaten Blitar

Lebih selektif dan **cermat** dalam menerbitkan izin trayek kendaraan penumpang umum.

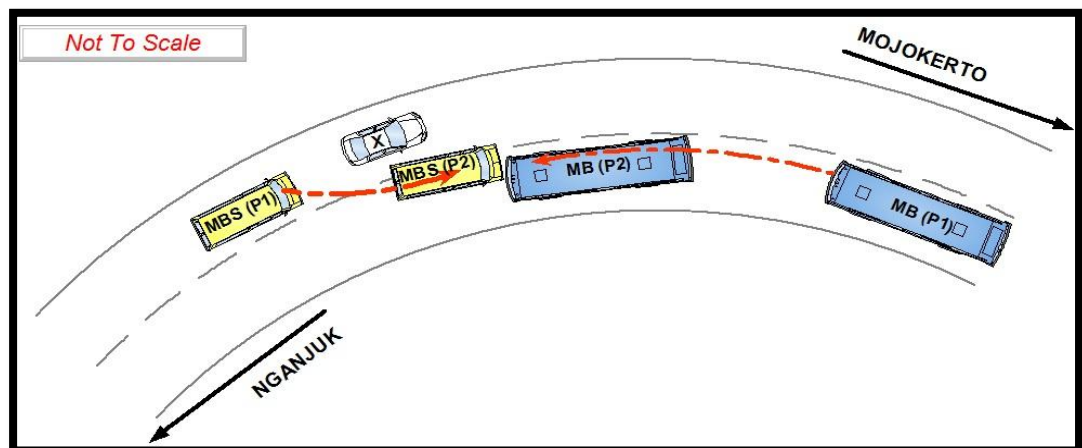


**Gambar 1. Lokasi Kejadian Kecelakaan**

## I. INFORMASI FAKTUAL

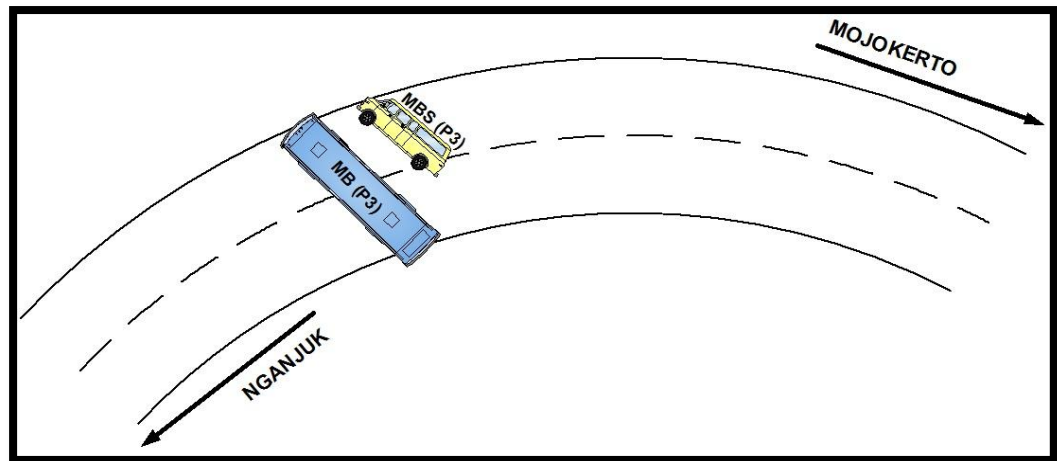
### I.1 KRONOLOGIS

Senin, 12 September 2011 sekitar pukul 01.00 WIB mobil bus Isuzu Elf dengan nomor kendaraan AG-7103-ML berangkat dari Nganjuk menuju Pelabuhan Tanjung Perak mengangkut 20 orang penumpang tidak termasuk pengemudi. Penumpang sempat berhenti di SPBU di daerah Jombang sekitar 30 menit untuk mengisi bahan bakar. Kemudian perjalanan dilanjutkan, setibanya di ruas jalan *by pass* Mojokerto sekitar KM. 51.5 dari arah Surabaya, mobil bus Isuzu Elf mencoba mendahului mobil bus didepannya dari sebelah kanan sehingga masuk ke jalur berlawanan di tikungan dengan radius tikungan  $\pm 500$  m dan kemiringan vertikal  $\pm 3^\circ - 4^\circ$ . Kondisi ruas jalan tersebut baik, beraspal, namun gelap karena tidak ada lampu penerangan jalan umum. Kemudian dari arah berlawanan meluncur mobil bus PO. Sumber Kencono dengan nomor kendaraan W-7181-UY. Pengemudi bus mencoba menghentikan kendaraannya dengan melakukan pengereman, namun karena jarak kedua kendaraan yaitu mobil bus Isuzu Elf dan mobil bus PO. Sumber Kencono sudah terlalu dekat dan kecepatan keduanya yang tinggi sehingga tabrakan tidak dapat dihindarkan.



Gambar 2. Kronologis terjadinya kecelakaan (1)





Gambar 3. Kronologis terjadinya kecelakaan (2)

## Keterangan Gambar :

1. MB (P1) : Posisi awal mobil bus PO. Sumber Kencono W 7181 UY
2. MBS (P1) : Posisi awal mobil bus Isuzu Elf AG 7103 ML
3. MB (P2) : Mobil bus PO. Sumber Kencono W 7181 UY pada saat terjadi tabrakan dengan mobil bus Isuzu Elf yang tiba – tiba masuk ke jalur berlawanan
4. MBS (P2) : Posisi mobil bus Isuzu Elf saat terjadi tabrakan dengan mobil bus PO. Sumber Kencono

## I.2 KORBAN

Korban	Awak Kendaraan	Penumpang	Total
Meninggal	2	18	20
Luka Berat	-	4	4
Luka Ringan	1	7	8
Total	3	29	32

Tabel 1. Data Jumlah dan Rincian Korban

**I.3 INFORMASI AWAK KENDARAAN****I.5.1 Pengemudi mobil bus AG-7103 ML**

Jenis Kelamin	:	Laki-laki
Umur	:	41 Tahun
Kewarganegaraan	:	Indonesia
SIM	:	B1
Masa Berlaku SIM	:	13 Desember 2016

**I.5.2 Pengemudi mobil bus PO. Sumber Kencono W-7181-UY**

Jenis Kelamin	:	Laki-laki
Umur	:	46 tahun
SIM	:	B.II Umum
Masa Berlaku SIM	:	11 Agustus 2016
Pengalaman Kerja	:	1 (satu) tahun bekerja di PO. Sumber Kencono

**I.4 INFORMASI KENDARAAN****I.10.1 Mobil bus Isuzu Elf AG-7103-ML**

Jenis Kendaraan	:	Mobil bus
Merk	:	ISUZU
Tipe	:	NHR 55
Tahun Pembuatan	:	2000
No. Mesin	:	M001652
No. Rangka	:	MHCNH55EYYJ001652
Jumlah Tempat Duduk	:	16 termasuk tempat duduk pengemudi
Karoseri	:	Adi Putro
No. Kendaraan	:	AG 7103 ML
Masa Berlaku STNK	:	30 Juni 2016

No. Uji Berkala : JKT 531487  
Masa Berlaku Uji Berkala : 01 Januari 2012

#### **I.10.2 Mobil bus PO. Sumber Kencono W-7181-UY**

Jenis Kendaraan : Mobil Bus  
Merk : Hino  
Tipe : AK8 JRKA  
Tahun Pembuatan : 2009  
No. Mesin : J08EUHJ10429  
No. Rangka : MJEAK8JRK9JF10339  
Karoseri : Laksana  
No. Kendaraan : W 7181 UY  
Masa Berlaku STNK : 21 Februari 2014  
No. Uji Berkala : SDA 29910  
Masa Berlaku Uji Berkala : 27 Januari 2012

#### **I.5 INFORMASI CUACA**

Peristiwa kecelakaan tersebut terjadi pada malam hari dan kondisi jalan kering.

#### **I.6 INFORMASI PRASARANA DAN LINGKUNGAN**

Nama Jalan : Jl. By Pass Mojokerto, KM 51,5 dari arah Surabaya, Dusun Kenanten, Kecamatan Puri, Mojokerto, Jawa Timur  
Kelas Jalan : II (dua)  
Status Jalan : Nasional  
Fungsi Jalan : Arteri Primer  
Lebar Jalan : 8,5 meter  
Lebar Bahu Jalan : - Sisi barat : 2,6 m  
- Sisi timur : 2 m (permukaan tanah)  
Lebar Median : -

Pola Arus Lalu Lintas	:	2 (dua) arah tanpa pembatas tengah / median permanen
Tipe perkerasan bahu jalan	:	Tanah dan pasir kerikil
Jenis Perkerasan Jalan	:	Aspal
Kualitas Permukaan Jalan	:	Baik
Perlengkapan Jalan	:	1. Marka tepi tidak ada. 2. Marka tengah ada namun kurang jelas / buram. 3. Terdapat rambu tikungan dari arah Surabaya – Madiun.
Penerangan Jalan Umum	:	Tidak ada



**Gambar 4. Marka tengah di lokasi kejadian kurang jelas**



**Gambar 5. Rambu tikungan yang terdapat pada lokasi kejadian kecelakaan**

## **I.7 INFORMASI KONDISI KENDARAAN**

### **I.7.1 MOBIL BUS ISUZU ELF AG-7103-ML**

Tidak ditemukan adanya kelainan / gangguan teknis pada kendaraan tersebut.

### **I.7.2 MOBIL BUS PO. SUMBER KENCONO W-7181-UY**

1. Tidak ditemukan adanya kelainan / gangguan teknis pada kendaraan tersebut.
2. Ditemukan jejak pengereman mobil bus pada permukaan jalan sepanjang ± 15 meter.



**Gambar 6. Jejak Pengereman mobil bus PO. Sumber Kencono**

**I.8 INFORMASI ORGANISASI DAN MANAJEMEN****I.8.1 Mobil bus Isuzu Elf AG-7103-ML**

Pemilik : Karmuji  
Alamat : Melati 18 RW 01 RT 03  
Kel. Kaweron, Kec. Talun, Kab.  
Blitar  
Izin Usaha Angkutan : 0713 Tahun 2011

**I.8.2 Mobil Bus PO. Sumber Kencono W-7181-UY**

Operator : PO. Sumber Kencono  
Pemilik : Setyaki Sasongko  
Alamat : Ds. Sidorejo RW 04/15 Kec. Krian  
Kartu Pengawasan : SK.2419/AJ.205/DJPD/2011/35028021  
Kode Trayek : 3471357801

**I.9 INFORMASI TAMBAHAN****I.9.1 INFORMASI ADMINISTRASI MOBIL BUS ISUZU ELF AG-7103-ML**

1. Mobil bus Isuzu Elf AG 7103 ML memiliki ijin usaha angkutan, namun demikian warna tanda nomor kendaraan bermotor (plat nomor) berwarna hitam.
2. Mobil bus Isuzu Elf AG 7103 ML masih berlaku masa uji berkwalanya hal ini dibuktikan dengan masa berlaku uji berkala sampai dengan 1 Januari 2012. Kendaraan ini sesuai buku uji berkala memiliki kapasitas tempat duduk sebanyak 16 orang penumpang termasuk pengemudi.

UKURAN KENDARAAN (VEHICLE DIMENSIONS) 4		BERAT KOSONG (KERB WEIGHT) 5	
<b>a. Ukuran Utama (Main Dimension)</b>			
- Panjang (Length)	8000	- Sumbu I (First Axle)	1260 kg
- Lebar (Width)	2500	- Sumbu II (Second Axle)	1310 kg
- Tinggi (Height)	2800	- Sumbu III (Third Axle)	1000 kg
- Juler Belakang (Rear Over Hang) / ROH	1200	- Sumbu IV (Fourth Axle)	1000 kg
- Juler Depan (Front Over Hang) / FOH	1200	Jumlah (Total)	2570 kg
<b>b. Jarak Sumbu (Wheel Base)</b>			
- Sumbu I-II (Axle I-II)	2490	<b>DAYA ANGKUT (PAY LOAD)</b>	
- Sumbu II-III (Axle II-III)	2490	- Orang (Persons)	16 Penumpang/Passenger
- Sumbu III-IV (Axle III-IV)	2490	- Barang (Goods)	150 kg
- Q (Jarak titik berat)	2490	Jumlah Berat Yang Diijinkan (JBB) / Gross Permissible Vehicle Weight (GPVW)	3680 kg
<b>c. Dimensi Bak Muatan (Mobil Barang Bak Tertutup/Bow)</b>			
- Panjang	2550-2600	<b>Jumlah Berat Kombinasi Yang Diijinkan (JBBK) / Gross Permissible Combination Weight (GPCW)</b>	
- Lebar	2550-2600	-	-
- Tinggi	2550-2600	<b>Muatan Sumbu Terberat (MST) / (Permissible Axle Load)</b>	
- Bahan Bak	2550-2600	-	206 kg
<b>d. Dimensi Tangki</b>			
- Panjang	2550-2600	<b>Kelas Jalan Terendah Yang Boleh dilalui / (The Lowest Road Category)</b>	
- Lebar	2550-2600	II	
- Tinggi	2550-2600		
- Volume	2550-2600		
<b>PEMAKAIAN BAN YANG DIJINKAN (PERMISSIBLE TIRE USED)</b>			
a. Sumbu ke-1 (First Axle)	150 - 157		
b. Sumbu ke-2 (Second Axle)	150 - 157		
c. Sumbu ke-3 (Third Axle)	150 - 157		
d. Sumbu ke-4 (Fourth Axle)	150 - 157		
<b>KONFIGURASI SUMBU (AXLE CONFIGURATION)</b>			
Jumlah Berat Yang Diperbolehkan (JBB) / Gross Vehicle Weight (GVW)	5100 kg		
Jumlah Berat Kombinasi Yang Diperbolehkan (JBBK) / Gross Combination Weight (GCW)	5100 kg		

Gambar 7. Buku Uji Mobil bus Isuzu Elf AG 7103 ML



Gambar 8. Plat Samping Mobil bus Isuzu Elf AG-7103-ML

### I.9.2 INFORMASI DARI PENUMPANG PENUMPANG AG-7103-ML

Laki-laki, 31 tahun, memberi keterangan sebagai berikut:

Berangkat dari Nganjuk jam 01.00 WIB dengan tujuan Tanjung Perak. Jumlah penumpang dalam mobil bus 20 orang termasuk pengemudi, dengan rincian 2 (dua) orang perempuan dan 18 orang laki - laki. Menurut penjelasan penumpang mobil bus yang selamat, penumpang dalam mobil bus bermaksud pergi ke Kalimantan dengan menggunakan

kapal laut dan berencana bekerja disana. Penumpang tersebut sebelum terjadinya tabrakan mengaku dalam keadaan tidur dan duduk di bagian mobil paling belakang sebelah kanan. Setelah sadar sudah dalam keadaan terhimpit oleh penumpang lain. Menurut yang bersangkutan kecepatan mobil bus tidak terlalu kencang dan sempat berhenti di SPBU untuk mengisi bahan bakar dan beristirahat.

### **I.9.3 INFORMASI DARI POLRES MOJOKERTO TENTANG AWAK KENDARAAN**

Laki – laki, 39 tahun, memberi keterangan sebagai berikut :

1. Sebelum terjadi kecelakaan mobil Isuzu AG 7103 ML berkecepatan sekitar 80-90 km/jam, sementara bus PO. Sumber Kencono W 7181 UY berkecepatan sekitar 80-90km/jam.
2. Mobil bus PO. Sumber Kencono W 7181 UY berangkat dari terminal Bungurasih sekitar pukul 02.00 WIB dengan tujuan Yogyakarta.
3. Sesampainya di tikungan / disekitar tempat kejadian kecelakaan situasi jalan sepi, gelap dan tidak ada kendaraan lain, kemudian melihat dari kejauhan sekitar 500 meter ada mobil Isuzu AG 7103 ML berjalan dari arah Jombang menuju Surabaya dan saat itu saksi masih sempat memberikan rokok kepada pengemudi mobil bus PO. Sumber Kencono.
4. Saat jarak sudah dekat sekitar 50 meter tiba - tiba mobil Isuzu AG 7103 ML tersebut oleng / mengambil jalur ke kanan dan kemudian bertabrakan dengan kendaraan bus PO. Sumber Kencono W 7181 UY.
5. Saat mengetahui mobil Isuzu AG 7103 ML oleng saksi berteriak ”awas” dan pengemudi mobil bus PO. Sumber Kencono melakukan pengereman.



6. Setelah kecelakaan saksi terlempar ke semak – semak yang berada sebelah kiri dengan jarak sekitar 3 (tiga) meter, karena setelah terjadi kecelakaan sempat beberapa kali terguling.

## **II. ANALISIS**

### **II.1 ASPEK SARANA**

Dari hasil penelitian bahwa kedua kendaraan yang terlibat kecelakaan berada dalam kondisi laik jalan berdasarkan buku uji berkala yang masih berlaku yaitu mobil bus Isuzu Elf AG 7103 ML dengan nomor uji berkala JKT 531487 berlaku sampai dengan 1 Januari 2012 dan mobil bus PO. Sumber Kencono W 7282 UY dengan nomor uji berkala SDA 29910 berlaku sampai dengan 27 Januari 2012.

Dari hasil pemeriksaan di lokasi kejadian setelah terjadi kecelakaan, tidak ditemukan kemungkinan rem blong pada kedua kendaraan yang terlibat kecelakaan. Hal ini dapat dibuktikan dengan adanya bekas jejak pengereman ban mobil bus yang cukup jelas dan panjang  $\pm$  15 meter.

### **II.2 ASPEK MANUSIA**

Berdasarkan Peraturan Pemerintah nomor 43 Tahun 1993 Pasal 21 ayat (1) disebutkan bahwa : “Marka membujur berupa garis utuh sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 huruf a, berfungsi sebagai larangan bagi kendaraan melintasi garis tersebut”.

Dari fakta di lapangan mobil bus Isuzu Elf AG-7103-ML melintasi marka garis utuh sebagaimana tersebut di atas dan masuk ke jalur berlawanan yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan.

### **II.3 ASPEK PRASARANA DAN LINGKUNGAN**

Fasilitas perlengkapan jalan berupa marka tepi yang tidak ada, marka tengah di lokasi dan sekitar kecelakaan kurang jelas / buram mengakibatkan pengemudi mobil bus sulit dalam menentukan posisi kendaraannya. Dalam situasi mengemudikan kendaraan pada jalan menikung akan lebih sulit bagi yang bersangkutan untuk tetap berada pada jalurnya, karena marka tengah yang tidak jelas sehingga yang bersangkutan tidak dapat mengikuti marka tengah yang berfungsi sebagai batas antara jalur satu dengan jalur yang berlawanan arah.

Terdapat rambu peringatan menikung yang sebenarnya dapat memberikan petunjuk kepada pengemudi mobil bus agar mengurangi kecepatan kendaraan dan berhati – hati pada saat melintasi ruas jalan tersebut.

### III. KESIMPULAN

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

Pengemudi mobil bus Isuzu Elf nomor kendaraan AG 7103 ML mengemudikan kendaraanya kemudian melewati kendaraan di depannya terlalu ke kanan melintasi marka garis utuh tengah jalan dan masuk ke jalur berlawanan, pada saat bersamaan melintas mobil bus PO. Sumber Kencono W-7181-UY dan mengakibatkan terjadinya tabrakan.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kemungkinan penyebab (*Probability Cause*) terjadinya peristiwa kecelakaan ini, bersumber dari tidak taatnya pengemudi mobil bus Isuzu Elf AG-7103-ML terhadap peraturan lalu lintas, melewati kendaraan lain dan melintasi marka tengah garis utuh sehingga masuk ke jalur berlawanan yang mengakibatkan terjadinya tabrakan.

#### IV. REKOMENDASI

Berdasarkan kesimpulan di atas dan agar tidak terjadi kecelakaan dengan penyebab yang sama di masa yang akan datang, maka direkomendasikan hal-hal sebagai berikut:

##### A. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan

- Memperjelas marka jalan khususnya marka tengah terutama di ruas jalan yang menikung di lokasi terjadinya kecelakaan.
- Pemasangan rambu - rambu kelengkapan jalan baik rambu peringatan maupun rambu - rambu himbauan.

##### B. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur

Melakukan pengawasan dan pembinaan terhadap pengusaha angkutan dan Dinas Perhubungan Kabupaten / Kota dalam hal pemberian izin trayek khususnya mobil bus.

##### C. Dinas Perhubungan Kabupaten Blitar

Lebih selektif dan **cermat** dalam menerbitkan izin trayek kendaraan penumpang umum.

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

## **V. SAFETY ACTION**

### **V.1 OLEH DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**

Pada tanggal 27 Juli 2012 A.n. Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Direktur Keselamatan Transportasi Darat mengirimkan surat Nomor : UM.208/6/6/DJPD/2012 perihal tanggapan laporan hasil investigasi kecelakaan lalu lintas jalan KNKT.

Tanggapan sebagaimana dimaksud berisi Safety Action dengan tujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan serupa di kemudian hari sebagai berikut :

Memperhatikan surat dari Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi No. KTJ.RH/1/4 KNKT 2012 tanggal 9 Juli 2012, perihaln Laporan Draft Final Hasil Investigasi dan Penelitian Kecelakaan Lalu Lintas Jalan bersama ini disampaikan tanggapan Direktorat Keselamatan Transportasi Darat, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai berikut :

- a. Pemasangan marka tengah jalan tidak terputus pada lokasi tikungan agar pengemudi tidak menyalib pada lokasi di tempat kejadian.
- b. Pemasangan reflector / delineator pada marka tengah dan tepi jalan.
- c. Pemasangan rambu batas kecepatan peringatan hati – hati, rambu dilarang menyalib.
- d. Perlunya sosialisasi kepada pengemudi angkutan umum tentang tata cara mengemudi dengan selamat dan berdisiplin berlalu lintas.