

**FINAL**

**KNKT-12-04-04-01**

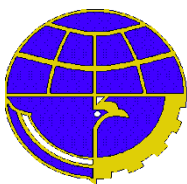
**KOMITE  
NASIONAL  
KESELAMATAN  
TRANSPORTASI**

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

**MOBIL BUS MITSUBISHI L 300 P-2669-U  
MENABRAK DARI BELAKANG (REAR END COLLISION)  
TRUK GANDENG AG-8164-US**

**DI JALAN RAYA SURABAYA-JEMBER KM. 166.6 DARI ARAH  
SURABAYA, DESA GAMBIRONO, KABUPATEN JEMBER,  
JAWA TIMUR**

**MINGGU, 8 APRIL 2012**



**KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA  
2012**

*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)**, Lantai 3, Kementerian Perhubungan, Jalan Medan Merdeka Timur No. 5, JKT 1011 Indonesia, pada tahun 2012

---

**DAFTAR ISI**

Daftar Isi .....	ii
Daftar Gambar .....	iii
Daftar Tabel .....	iv
Sinopsis .....	1
I. Informasi Faktual .....	4
I.1. Kronologis .....	4
I.2. Korban .....	5
I.3. Kerusakan Kendaraan .....	5
I.4. Informasi Awak Kendaraan .....	6
I.5. Informasi Kendaraan .....	6
I.6. Informasi Cuaca .....	7
I.7. Informasi Prasarana dan Lingkungan .....	8
I.8. Informasi Kondisi Kendaraan .....	9
I.9. Informasi Organisasi dan Manajemen .....	11
II. Analisis .....	12
II.1. Informasi Umum .....	12
II.2. Aspek Kendaraan .....	12
II.3. Aspek Prasarana dan Lingkungan .....	13
II.4. Aspek Manusia .....	13
III. Kesimpulan .....	15
III.1 Temuan .....	15
III.2 Faktor Penyebab .....	15
IV. Rekomendasi .....	16
V. Safety Action .....	17

## DAFTAR GAMBAR

- Gambar 1. Peta lokasi kejadian
- Gambar 2. Kronologis kecelakaan
- Gambar 3. Kondisi bagian depan mobil P-2699-U
- Gambar 4. Kondisi ban belakang kiri mobil P-2699-U
- Gambar 5. Kondisi ban belakang kiri mobil P-2699-U (2)
- Gambar 6. Kondisi kendaraan truk gandeng AG-8164-US

## DAFTAR TABEL

- Tabel 1. Data jumlah dan rincian korban
- Tabel 2. Kondisi ketebalan alur ban dan kanvas rem
- Tabel 3. Kondisi ketebalan alur ban dan kanvas rem dan standar yang diizinkan

## SINOPSIS

Minggu, 8 April 2012 sekitar pukul 19.00 WIB mobil minibus Mitsubishi L 300 dengan nomor kendaraan P-2669-U berangkat dari Jember menuju ke Pasuruan untuk menjemput penumpang dari Madura. Pukul 00.30 WIB mobil minibus Mitsubishi L 300 tiba di Pasuruan dan kemudian beristirahat setengah jam sambil menunggu mobil lain yang membawa penumpang dari Madura. Sekitar pukul 01.00 WIB melanjutkan perjalanan dengan membawa 11 orang penumpang tidak termasuk pengemudi dan pengemudi cadangan. Pukul 03.30 WIB, mobil minibus Mitsubishi L 300 berhenti di Kalaka sekitar 10 menit untuk beristirahat lalu perjalanan di lanjutkan kembali dan dikemudikan oleh pengemudi cadangan. Pukul 04.15 WIB kembali melanjutkan perjalanan menuju Jember, di depannya pada arah yang sama terdapat truk gandeng AG-8164-US bermuatan kayu sengon yang berjalan lambat hendak berbelok ke kiri atau hendak masuk ke pabrik kayu PT. Sejahtera Usaha Bersama. Mobil minibus Mitsubishi L 300 menabrak bagian belakang truk gandeng tersebut. Tabrakan terjadi tepat di depan pabrik kayu PT. Sejahtera Usaha Bersama.

Kecelakaan ini mengakibatkan 9 (sembilan) orang meninggal dunia, 4 (empat) orang meninggal dunia di lokasi kecelakaan, 5 (lima) orang meninggal setelah mendapat perawatan di rumah sakit. Seluruh korban meninggal di evakuasi ke RSD DR. Soebandi Jember.

Investigasi dan penelitian awal KNKT ini menghasilkan beberapa rekomendasi yang perlu mendapat perhatian beberapa instansi terkait, yaitu : Instansi yang bertanggung jawab di bidang fasilitas kelengkapan jalan Provinsi Jawa Timur yaitu Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur dan PT. Sejahtera Usaha Bersama.

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

Pengemudi yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) dan kurang mengenal terhadap lokasi / rute yang dilewati. Pengemudi tersebut adalah pembantu pengemudi. Yang jika ditinjau dari pengalaman mengemudi masih kurang memenuhi persyaratan untuk mengemudikan kendaraan angkutan penumpang umum.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kemungkinan penyebab (*Probability Cause*) terjadinya peristiwa kecelakaan ini adalah bersumber dari pengemudi mobil bus Mitsubishi L 300 P-2699-U yang mengendalikan kendaraan dengan kecepatan tinggi, sementara yang bersangkutan belum berpengalaman, belum memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi) dan belum mengenali medan / rute yang dilintasi. Muatan kendaraan yang melebihi kapasitas tempat duduk, sehingga pada saat secara tiba – tiba menghadapi kondisi dan situasi kritis yang bersangkutan tidak mampu dan cakap mengatasinya.

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

A. Dinas Perhubungan dan LLAJ Provinsi Jawa Timur

1. Pemasangan pita pengaduh 100 m - 200 m dari dan ke titik lokasi terjadinya kecelakaan, mengingat frekuensi kegiatan keluar masuk kendaraan pengangkut bahan baku kayu dan *plywood* ke pabrik PT. Sejahtera Usaha Bersama cukup tinggi.
2. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) yang telah ada agar frekuensi berkedipnya dipercepat dari sebelumnya berkedip setiap 3 (tiga) detik.

B. PT. Sejahtera Usaha Bersama

1. Bangunan kiri dan kanan yang berada pada sisi akses jalan keluar masuk pabrik PT. Sejahtera Usaha Bersama dari dan ke pabrik agar dibersihkan sehingga jarak pandang lebih leluasa.
2. Penempatan pos jaga berada di dekat gerbang akses keluar masuk pabrik PT. Sejahtera Usaha Bersama sehingga memudahkan pengawasan dan pengamanannya.



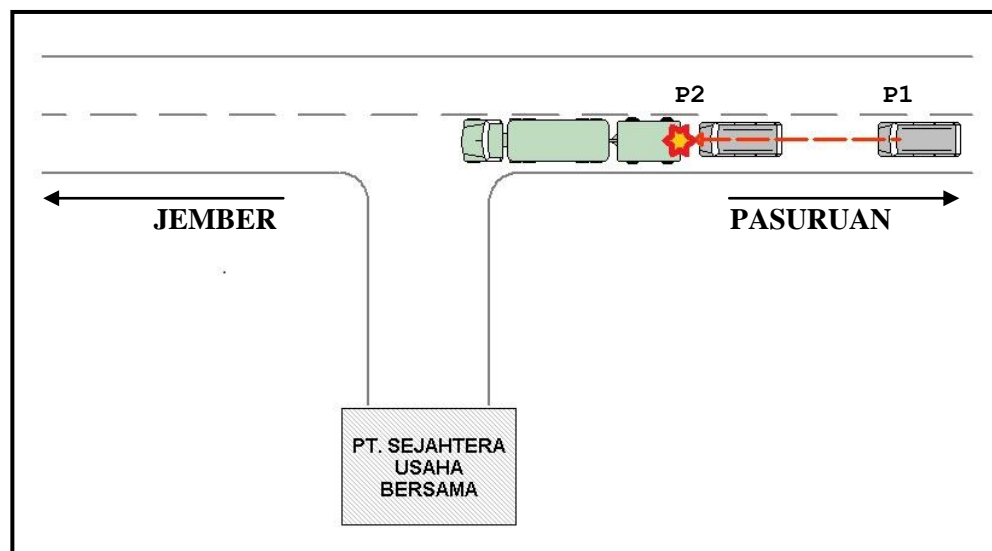
Gambar 1. Peta lokasi kejadian



## I. INFORMASI FAKTUAL

### I.1 KRONOLOGIS

Minggu, 8 April 2012 sekitar pukul 19.00 WIB mobil minibus Mitsubishi L300 dengan nomor kendaraan P-2669-U berangkat dari Jember menuju ke Pasuruan untuk menjemput penumpang dari Madura. Pukul 00.30 WIB mobil minibus Mitsubishi L300 tiba di Pasuruan dan kemudian beristirahat setengah jam sambil menunggu mobil lain yang membawa penumpang dari Madura. Sekitar pukul 01.00 WIB melanjutkan perjalanan dengan membawa 11 orang penumpang tidak termasuk pengemudi dan pengemudi cadangan. Pukul 03.30 WIB, mobil minibus Mitsubishi L300 berhenti di Kalaka sekitar 10 menit untuk beristirahat lalu perjalanan di lanjutkan kembali dan dikemudikan oleh pengemudi cadangan. Pukul 04.15 WIB kembali melanjutkan perjalanan menuju Jember, di depannya pada arah yang sama terdapat truk gandeng AG-8164-US bermuatan kayu sengon yang berjalan lambat hendak berbelok ke kiri atau hendak masuk ke pabrik kayu PT. Sejahtera Usaha Bersama. Mobil minibus Mitsubishi L300 menabrak bagian belakang truk gandeng tersebut. Tabrakan terjadi tepat di depan pabrik kayu PT. Sejahtera Usaha Bersama.



Gambar 2. Sketsa kejadian kecelakaan

Keterangan :

- P1** : Mobil minibus Mitsubishi L300 dengan nomor kendaraan P-2669-U mengangkut 11 orang penumpang dari arah Pasuruan menuju Jember.
- P2** : Pada arah yang sama terdapat truk gandeng AG-8164-US bermuatan kayu sengon yang berjalan lambat hendak berbelok ke kiri atau hendak masuk ke pabrik kayu PT. Sejahtera Usaha Bersama. Mobil minibus Mitsubishi L300 menabrak bagian belakang truk gandeng tersebut.

## I.2 KORBAN

Data korban yang diperoleh dari RSD DR. Soebandi Jember.

KORBAN	
Meninggal	9
Luka Berat	-
Luka Ringan	4
Total	13

**Tabel 1. Data jumlah dan rincian korban**

## I.3 KERUSAKAN KENDARAAN

Kondisi mobil minibus Mitsubishi L300 P-2669-U hampir keseluruhan rusak berat terutama bagian depan kendaraan. Hal ini terjadi akibat mobil bus tersebut menabrak dengan keras gandengan truk yang bermuatan penuh. Kondisi bagian belakang gandengan truk AG-8164-US bermuatan kayu sengon juga rusak namun tidak terlalu berat.

## I.4 INFORMASI AWAK KENDARAAN

### I.4.1 Pengemudi

Jenis Kelamin	:	Laki – laki
Umur	:	36 tahun
Kewarganegaraan	:	Indonesia
SIM	:	A
Pengalaman Mengemudi	:	2 (dua) tahun menjadi pengemudi

### I.4.2 Pengemudi Cadangan

Jenis Kelamin	:	Laki-laki
Umur	:	28 tahun
Kewarganegaraan	:	Indonesia
SIM	:	Tidak memiliki SIM
Pengalaman Kerja	:	3 (tiga) bulan mengemudi

## I.5 INFORMASI KENDARAAN

### I.5.1 Data Kendaraan 1

Jenis Kendaraan	:	Mobil Penumpang
Merk	:	Mitsubishi
Tipe	:	L 300 DS
Tahun Pembuatan	:	1986
No. Mesin	:	4D55C611879
No. Rangka	:	L300D8001759
Karoseri	:	Adi Putro
Jumlah Tempat Duduk	:	12 tidak termasuk tempat duduk pengemudi
No. Kendaraan	:	P-2269-U

**I.5.2 Data Kendaraan 2**

Jenis Kendaraan	:	Mobil Barang
Merk	:	Hino
Tipe	:	FF 173 LA
Tahun Pembuatan	:	1988
No. Mesin	:	H07CAJ13074
No. Rangka	:	FF173LA11827
Jumlah Tempat Duduk	:	3 (tiga) termasuk tempat duduk pengemudi
No. Kendaraan	:	AG-8164-US
Masa Berlaku STNK	:	13 Januari 2015
No. Uji Berkala	:	TA 4306
Masa Berlaku Uji Berkala	:	9 Januari 2012 s/d 9 Juli 2012

**I.5.3 Kereta Gandengan Kendaraan 2**

Jenis Kendaraan	:	Kereta Gandengan
Tahun Pembuatan	:	2003
No. Rangka	:	RPT162489
Karoseri	:	Remaja
No. Uji Berkala	:	DG 3604
Masa Berlaku Uji Berkala	:	14 September 2011 s/d 14 Maret 2012

**I.6 INFORMASI CUACA**

Cuaca pada saat kejadian adalah cerah/ tidak hujan.

**I.7 INFORMASI PRASARANA DAN LINGKUNGAN**

Nama Jalan	:	Jalan Raya Surabaya – Jember KM. 166.6 dari arah Surabaya, Desa Gambirono, Kabupaten Jember, Jawa Timur
Kelas Jalan	:	III (tiga)
Status Jalan	:	Provinsi
Fungsi Jalan	:	Arteri
Lebar Jalan	:	6,6 meter
Lebar Bahu Jalan	:	1,5 meter
Pola Arus Lalu Lintas	:	2 (dua) arah, 2 (dua) jalur
Tipe Perkerasan Bahu Jalan	:	Tanah dan Kerikil
Konstruksi Perkerasan Jalan	:	Aspal
Kualitas Permukaan Jalan	:	Baik
Kondisi Permukaan Jalan	:	Baik
Perlengkapan Jalan		
- Rambu	:	- Peringatan hati – hati - Rambu peringatan tikungan - Peringatan banyak kendaraan karyawan keluar / masuk
- Marka	:	- Marka Tepi - Marka Tengah
Geometrik Jalan	:	Lurus

**I.8 INFORMASI KONDISI KENDARAAN****1. Mobil bus Mitsubishi L 300 P-2699-U**

- a. Kondisi bagian depan mobil bus mitsubishi L 300 P-2699-U rusak.



**Gambar 3. Kondisi bagian depan mobil P-2699-U**

- b. Ketebalan ban belakang kiri bagian sisi luar adalah 4 mm dan bagian sisi dalamnya terkelupas.



**Gambar 4. Kondisi ban belakang kiri mobil P-2699-U**



**Gambar 5. Kondisi ban belakang kiri mobil P-2699-U (2)**

c. Kondisi Kanvas rem adalah sebagai berikut:

	<b>Kedalaman Alur Ban</b>	<b>Ketebalan Kanvas Rem</b>
<b>Kiri Depan</b>	5 mm	- Kiri : 9 mm - Kanan : 9 mm
<b>Kanan Depan</b>	6 mm	- Kiri : 9 mm - Kanan : 9 mm
<b>Kiri Belakang</b>	4 mm	- Atas : 6 mm - Bawah : 6 mm
<b>Kanan Belakang</b>	4 mm	- Atas : 4.9 mm - Bawah : 5 mm

**Tabel 2. Kondisi ketebalan alur ban dan kanvas rem**

- d. Dalam investigasi di lokasi kejadian kecelakaan tidak ditemukan jejak pengereman.
- e. Dalam investigasi ini ditemukan adanya penambahan tempat duduk penumpang sebanyak 4 (empat) buah, sehingga jumlah tempat duduk menjadi 13 buah.

2. Kondisi mobil barang truk gandeng AG-8164-US bagian belakang rusak ringan.



**Gambar 6. Kondisi Kendaraan Truk Gandeng AG-8164-US**

## **I.9 INFORMASI ORGANISASI DAN MANAJEMEN**

Operator : CV. Dapana  
Alamat : Jalan MH. Thamrin No. 51, RT. 002,  
RW. 008 Desa Ajung, Kec. Ajung –  
Kab. Jember



## II. ANALISIS

### II.1 INFORMASI UMUM

Analisis ini akan mendiskusikan faktor – faktor yang terkait dengan kecelakaan yang berupa mobil bus Mitsubishi L 300 P-2669-U menabrak dari belakang (rear end collision) truk gandeng AG-8164-US. Analisis ini akan mendiskusikan masalah pada awak kendaraan dan manajemen operasional pada saat terjadinya kecelakaan.

### II.2 ASPEK KENDARAAN

- a. Kondisi bagian depan mobil bus mitsubishi L 300 P-2699-U rusak dikarenakan benturan dengan mobil barang truk gandeng AG-8164-US yang berada di depan mobil bus tersebut.
- b. Ban belakang kiri bagian sisi dalam terkelupas, hal ini dapat mengakibatkan daya cengkram roda terhadap aspal tidak optimal.
- c. Kondisi kedalaman alur ban dan kanvas rem adalah sebagai berikut:

	Kedalaman Alur Ban	Standar Yang Diizinkan	Ketebalan Kanvas Rem	Standar Yang Diizinkan
<b>Kiri Depan</b>	5 mm	Minimal 1mm	- Kiri : 9 mm - Kanan : 9 mm	Minimal 5 mm
<b>Kanan Depan</b>	6 mm	Minimal 1mm	- Kiri : 9 mm - Kanan : 9 mm	Minimal 5 mm
<b>Kiri Belakang</b>	4 mm	Minimal 1mm	- Atas : 6 mm - Bawah : 6 mm	Minimal 5 mm
<b>Kanan Belakang</b>	4 mm	Minimal 1mm	- Atas : 4.9 mm - Bawah : 5 mm	Minimal 5 mm

**Tabel 2. Kondisi ketebalan alur ban dan kanvas rem dan standar yang diizinkan**

Artinya kedalaman alur ban dan kanvas rem masih sesuai dengan standar yang diizinkan.

- d. Dalam investigasi di lokasi kejadian kecelakaan tidak ditemukan jejak pengereman. Hal ini berarti mobil bus Mitsubishi L300 P-2669-U tidak melakukan pengereman.

- e. Penambahan tempat duduk penumpang yang melebihi standar kapasitas dapat mengurangi kestabilan laju kendaraan.

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

- a. Fasilitas perlengkapan jalan  
Perlengkapan jalan lengkap, terdapat rambu peringatan hati – hati, rambu peringatan tikungan dan rambu peringatan banyak kendaraan karyawan keluar / masuk. Terdapat marka tengah putus dan marka tepi utuh serta terdapat lampu peringatan (*warning light*).
- b. Geometrik jalan  
Geometrik jalan pada lokasi kejadian kecelakaan lurus dan datar dengan perkerasan aspal dalam kondisi baik.

### **II.4 ASPEK MANUSIA**

1. Pengemudi
  - a. Sebelum kejadian kecelakaan pengemudi sudah mendapatkan istirahat yang cukup.
  - b. Pengemudi tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) dan merupakan pembantu pengemudi (kernet).  
Pengemudi belum memiliki keahlian mengemudikan kendaraan karena pengemudi tersebut belum memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) dan merupakan pembantu pengemudi pada kendaraan tersebut. Berdasarkan kondisi ini kemungkinan pengemudi tidak memiliki keahlian yang cukup untuk mengemudikan kendaraan dan kesigapan dalam menghadapi kondisi kritis yang dihadapi secara tiba - tiba, pengenalan medan / rute yang dilewati terutama pada malam hari serta mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi.
2. Manajemen CV. Dapana
  - a. Manajemen mengizinkan pembantu pengemudi yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) mengemudikan kendaraan.
  - b. Manajemen mengizinkan penambahan tempat duduk penumpang sebanyak 4 (empat) buah, sehingga jumlah tempat duduk menjadi

13 buah. Standar jumlah tempat duduk mobil Mitsubishi L300 adalah 9 (sembilan) buah termasuk tempat duduk pengemudi.

### **III. KESIMPULAN**

#### **III.1 TEMUAN**

Pengemudi yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) dan kurang mengenal terhadap lokasi / rute yang dilewati. Pengemudi tersebut adalah pembantu pengemudi. Yang jika ditinjau dari pengalaman mengemudi masih kurang memenuhi persyaratan untuk mengemudikan kendaraan angkutan penumpang umum.

#### **III.2 FAKTOR PENYEBAB**

Dari uraian tersebut di atas, setelah dianalisis dari berbagai aspek, baik kondisi teknis kendaraan, kondisi lingkungan lalu lintas, prasarana jalan, kelengkapan dan perlengkapan jalan bukan merupakan faktor penyebab terjadinya kecelakaan.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kemungkinan penyebab (*Probability Cause*) terjadinya peristiwa kecelakaan ini adalah bersumber dari pengemudi mobil bus Mitsubishi L 300 P-2699-U mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi, sementara yang bersangkutan belum berpengalaman, belum memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi), belum mengenali medan / rute yang dilintasi serta muatan kendaraan yang melebihi kapasitas tempat duduk, sehingga pada saat menghadapi situasi dan kondisi kritis yang datang secara tiba-tiba pengemudi tidak mampu dan cakap mengatasinya.

#### 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. Dinas Perhubungan dan LLAJ Provinsi Jawa Timur

1. Pemasangan pita penggaduh 100 m - 200 m dari dan ke titik lokasi terjadinya kecelakaan, mengingat frekuensi kegiatan keluar masuk kendaraan pengangkut bahan baku kayu dan *plywood* ke pabrik PT. Sejahtera Usaha Bersama cukup tinggi.
2. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) yang telah ada agar frekuensi berkedipnya dipercepat dari sebelumnya berkedip setiap 3 (tiga) detik.

##### B. PT. Sejahtera Usaha Bersama

1. Bangunan kiri dan kanan yang berada pada sisi akses jalan keluar masuk pabrik PT. Sejahtera Usaha Bersama dari dan ke pabrik agar dibersihkan sehingga jarak pandang lebih leluasa.
2. Penempatan pos jaga berada di dekat gerbang akses keluar masuk pabrik PT. Sejahtera Usaha Bersama sehingga memudahkan pengawasan dan pengamanannya.

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

## V. SAFETY ACTION

### OLEH PT. SEJAHTERA USAHA BERSAMA UNIT JEMBER

Pada tanggal 1 Desember 2012 PT. Sejahtera Usaha Bersama Unit Jember mengirimkan surat Nomor : 037/SUB-JBR/SRT/XII/2012 perihal Safety Action dan tanggapan Laporan Draft Hasil Investigasi & Penelitian Lakalantas.

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

Menunjuk surat dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi No. KTJ-RH/I/12KNKT2012 tanggal 19 November 2012 tentang Laporan Draft Final Hasil Investigasi dan Penelitian Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mobil bus L300 P-2669-U menabrak dari belakang (rear end collision) truk gandeng AG-8164-US di Desa Gambirono, Minggu 8 April 2012, dengan ini kami atas nama Pimpinan PT. Sejahtera Usaha Bersama Unit Jember menyampaikan banyak terima kasih atas perhatian dan rekomendasi yang diberikan kepada PT. SUB dan menanggapi Laporan Draft Final Hasil Investigasi dan Penelitian Kecelakaan dan Angkutan Jalan tersebut, kami sampaikan Safety Action yang telah dilakukan oleh PT. SUB yaitu sebagai berikut:

1. Kami telah memundurkan pagar pembatas di sebelah kanan dan kiri pintu keluar masuk, menebang pohon di sekitarnya dan akan berkoordinasi dengan pihak – pihak terkait guna relokasi bangunan di sebelahnya karena tanah tersebut bukan hak milik PT. Sejahtera Usaha Bersama.
2. Kami telah membangun pos pengawasan di depan pintu akses keluar masuk yang dilengkapi dengan sarana pengaturan lalu lintas dan menambah jumlah personil untuk pengaturan lalu lintas karyawan maupun mobil keluar masuk perusahaan.
3. Frekuensi berkedipnya Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) sudah dipercepat dari sebelumnya. Untuk saat ini masih belum ada pita penghaduh dari dan ke titik lokasi terjadinya kecelakaan.

Kami selaku manajemen PT. Sejahtera Usaha Bersama Unit Jember turut mendukung dan berperan serta dalam suksesnya program Dekade Keselamatan Jalan.