



**KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI
REPUBLIK INDONESIA**

FINAL
KNKT.17.08.10.01

Laporan Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

**TABRAKAN BERUNTUN YANG MELIBATKAN TRUCK CRANE N 9065 UA,
2 UNIT MOBIL PENUMPANG DAN 10 UNIT SEPEDA MOTOR
DI JALAN RAYA KERTANAGARA GIRI MOYO KARANGPLOSO
KABUPATEN MALANG PROVINSI JAWA TIMUR
JUMAT, 25 AGUSTUS 2017**



2018

DASAR HUKUM

Laporan ini diterbitkan oleh **Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT)** Republik Indonesia Jalan Medan Merdeka Timur 5 Lantai 3 Jakarta 10110 Indonesia pada tahun 2018 berdasarkan:

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;
2. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan;
3. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan;
4. Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi;
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.

Keselamatan merupakan pertimbangan utama Komite untuk mengusulkan rekomendasi keselamatan sebagai hasil suatu investigasi dan penelitian.

Komite menyadari bahwa dalam melaksanakan 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 di hadapan peradilan manapun.

DAFTAR ISI

DASAR HUKUM	ii
DAFTAR ISI.....	iii
DAFTAR GAMBAR.....	v
DAFTAR TABEL.....	vii
DAFTAR SINGKATAN	viii
PENDAHULUAN	1
SINOPSIS.....	1
1. INFORMASI FAKTUAL	2
1.1 KRONOLOGIS	2
1.2 KORBAN	3
1.3 KERUSAKAN KENDARAAN	4
1.4 KERUSAKAN LAINNYA	5
1.5 INFORMASI AWAK KENDARAAN TRUK CRANE.....	7
1.5.1 Pengemudi	7
1.6 INFORMASI KENDARAAN BERMOTOR.....	7
1.6.1 Truk <i>Crane</i>	7
1.6.2 Mobil Penumpang Pribadi.....	12
1.6.3 Mobil Penumpang Umum	12
1.6.4 Sepeda Motor.....	13
1.7 INFORMASI CUACA	13
1.8 INFORMASI PRASARANA & PERLENGKAPAN JALAN SERTA LINGKUNGAN 13	
1.8.1 Prasarana Jalan	13
1.8.2 Perlengkapan Jalan	14
1.8.3 Lingkungan.....	15
1.9 INFORMASI ORGANISASI DAN MANAJEMEN	15
1.10 INFORMASI TAMBAHAN	15
1.10.1 Informasi Benturan	15
1.10.2 Informasi Saksi-Saksi	16
1.10.3 Informasi Medis.....	17
2. ANALISIS	19

2.1	UMUM	19
2.2	ASPEK MANUSIA	19
2.3	ASPEK SARANA	20
2.4	ASPEK PRASARANA & PERLENGKAPAN JALAN SERTA LINGKUNGAN	22
2.4.1	Geometrik Jalan	22
2.4.2	Rambu Lalu Lintas	23
2.4.3	Marka Jalan	24
2.4.4	APILL	25
2.4.5	Lingkungan	25
3.	KESIMPULAN	26
3.1	Temuan-Temuan	26
3.2	Faktor-Faktor Yang Berkontribusi Terjadinya Kecelakaan	27
3.3	Penyebab Terjadinya Kecelakaan	27
3.4	Penyebab Terjadinya Fatalitas	27
4.	REKOMENDASI	28
4.1	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan	28
4.2	Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur	28
4.3	Pemerintah Kabupaten Malang	29
4.4	Wijaya Putra Transport	29

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Peta Tempat Kejadian Kecelakaan	3
Gambar 2. Kerusakan Truk <i>Crane</i>	4
Gambar 3. Kerusakan Mobil Penumpang Isuzu TBR54 N-1996-AW	4
Gambar 4. Kerusakan MPU Daihatsu S89 N-1804-UG	5
Gambar 5. Kerusakan Kerb	5
Gambar 6. Kerusakan Tiang dan Papan Rambu Peringatan	6
Gambar 7. Kerusakan Pagar Jembatan.....	6
Gambar 8. Kerusakan Ruko.....	7
Gambar 9. Kondisi <i>synthetic air hose</i> mengalami penuaan dan bocor	8
Gambar 10. <i>Rubber flexible hose</i> di sumbu depan kiri mengalami penuaan dan bocor	8
Gambar 11. <i>Parking brake</i> berubah fungsi menjadi tuas pengaktif <i>hydrolic crane</i>	9
Gambar 12. Percobaan pengisian udara bertekanan, kondisi mesin <i>idle</i> dari indikator 0 bar sd 8 bar memerlukan waktu 10 menit.	9
Gambar 13. Tangki bahan bakar bocor diganti memakai jerigen.....	9
Gambar 14. Kondisi ban banyak sayatan mencapai benang lapisan.....	10
Gambar 15. Jarak sumbu depan ke sumbu belakang.....	10
Gambar 16. Pergeseran dudukan suspensi sumbu belakang.....	11
Gambar 17. Sambungan rangka di ROH	11
Gambar 18. Pemasangan rantai tambahan memakai engsel	12
Gambar 19. Rambu Lalu Lintas dan <i>Warning Light</i> \pm 100 meter setelah tabrakan pertama....	14
Gambar 20. Marka jalan mulai terhapus	14
Gambar 21. APILL tidak berfungsi \pm 300 meter sebelum lokasi.....	14
Gambar 22. Lingkungan sepanjang Jalan Kertanegara.....	15
Gambar 23. Skema Kecelakaan Tabrakan Beruntun.....	16
Gambar 24. Skema System Rem Air Over Hydraulic	21
Gambar 25. Kemiringan jalan 75 meter sebelum tempat kejadian kecelakaan 9.9 %	23

Gambar 26. Simulasi Pemasangan Rambu Peringatan Penyempitan Badan Jalan di Bagian Kiri dan Kanan	23
Gambar 27. Simulasi Pemasangan Rambu Peringatan Turunan Landai	24
Gambar 28. Rambu Peringatan yang tertutup Iklan dan Pepohonan	24
Gambar 29. Simulasi Kebutuhan Marka Jalan	25
Gambar 30. Lokasi APILL di sekitar lokasi kejadian kecelakaan.....	25

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Data jumlah dan rincian korban.....	3
--	---

DAFTAR SINGKATAN

WIB	: Waktu Indonesia Barat
RS	: Rumah Sakit
STNK	: Surat Tanda Nomor Kendaraan
CC	: Centimeter Cubic
JBB	: Jumlah Berat Yang Diperbolehkan
SIM	: Surat Ijin Mengemudi
FOH	: Front Over Hang
ROH	: Rear Over Hang
APILL	: Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas
mmHg	: Milimeter Hydragyrum (millimeter raksa)
APM	: Agen Pemegang Merk
Permenhub	: Peraturan Menteri Perhubungan
PP	: Peraturan Pemerintah
PM	: Peraturan Menteri
PKL	: Pedagang Kaki Lima

PENDAHULUAN

SINOPSIS

Hari Jumat tanggal 25 Agustus 2017 pukul 16.00 WIB truk *crane* engkel ganda N-9065-UA (selanjutnya disebut truk *crane*) berangkat dari bengkel di Jalan Panglima Sudirman Kabupaten Malang. Jumlah awak 4 orang dan bermuatan blok mesin yang diikat di lantai bak. Tujuan perjalanan adalah Garasi Wijaya Putra Transport yang beralamat di Jalan Raya Mendit Barat Nomor 7 Sumberpasir, Pakis, Kota Malang, Jawa Timur.

Pada pukul 16.30 WIB truk *crane* berhenti di bahu jalan Pasar Karang Ploso arah Kota Batu untuk melakukan perbaikan kendaraan. Sekitar pukul 16.44 WIB pengemudi menghidupkan mesin dan berbalik arah menuju ruas Jalan Kertanegara Kota Malang.

Truk *crane* bergerak di jalan yang menurun dengan kemiringan 5,8 % dan lebar jalan 11 (sebelas) meter. Pada saat itu pengemudi menggunakan gigi persneling 4 (empat) dan terdengar oleh warga suara pedal gas truk *crane* yang berdengung berkali-kali. Sekitar pukul 16.45 WIB truk *crane* melewati jembatan yang lebar jalannya menyempit yaitu 9 (lima) meter dengan kemiringan 9,9%. Bersamaan dengan itu melintas sepeda motor masuk ke badan jalan yang datang dari jalan lingkungan sebelah kiri. Pengemudi truk *crane* terkejut dan menginjak pedal rem, namun tabrakan tetap terjadi yang mengakibatkan pengendara serta sepeda motornya terpental sejauh ± 28 (dua puluh delapan) meter. Truk *crane* tidak berhenti dan warga mendengar pengemudi berteriak rem blong sambil membunyikan klakson berkali-kali. Kemudian truk *crane* menabrak beruntun 1 (satu) unit mobil penumpang umum, 4 (empat) unit sepeda motor dan 1 (satu) orang pejalan kaki. Truk *crane* terus bergerak ke arah kanan jalur berlawanan arah dan menabrak beruntun 5 (lima) unit sepeda motor, kerb, rambu peringatan, pagar jembatan dan mobil penumpang pribadi. Selanjutnya truk *crane* bergerak ke jalur semula dan berhenti setelah menabrak ruko di bahu jalan.

Tabrakan beruntun ini mengakibatkan korban meninggal dunia 4 (empat) orang, luka berat 1(satu) orang dan luka ringan 11 (sebelas) orang. Seluruh korban dievakuasi ke RS Prasetya Husada Kabupaten Malang.

Berdasarkan hasil investigasi dan analisis dapat disimpulkan bahwa penyebab terjadinya kecelakaan adalah sistem pengereman truk *crane* yang tidak bekerja optimal karena adanya kebocoran *rubber flexible hose* rem yang digunakan di roda kiri depan, kondisi *synthetic air hose* bocor dan *parking brake* berubah fungsi menjadi tuas pengaktif *hydraulic crane*. Fatalitas terjadi karena Jalan Kertanegara merupakan daerah pertokoan, pemukiman, pergudangan dan terdapat beberapa akses jalan lingkungan dengan fungsi jalan Kolektor Primer. Hal ini mengakibatkan kondisi lalu lintas bercampur berbagai jenis kendaraan.

Hasil dari investigasi ini KNKT menerbitkan rekomendasi kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur, Pemerintah Kabupaten Malang dan Manajemen Wijaya Putra Transport..

1. INFORMASI FAKTUAL

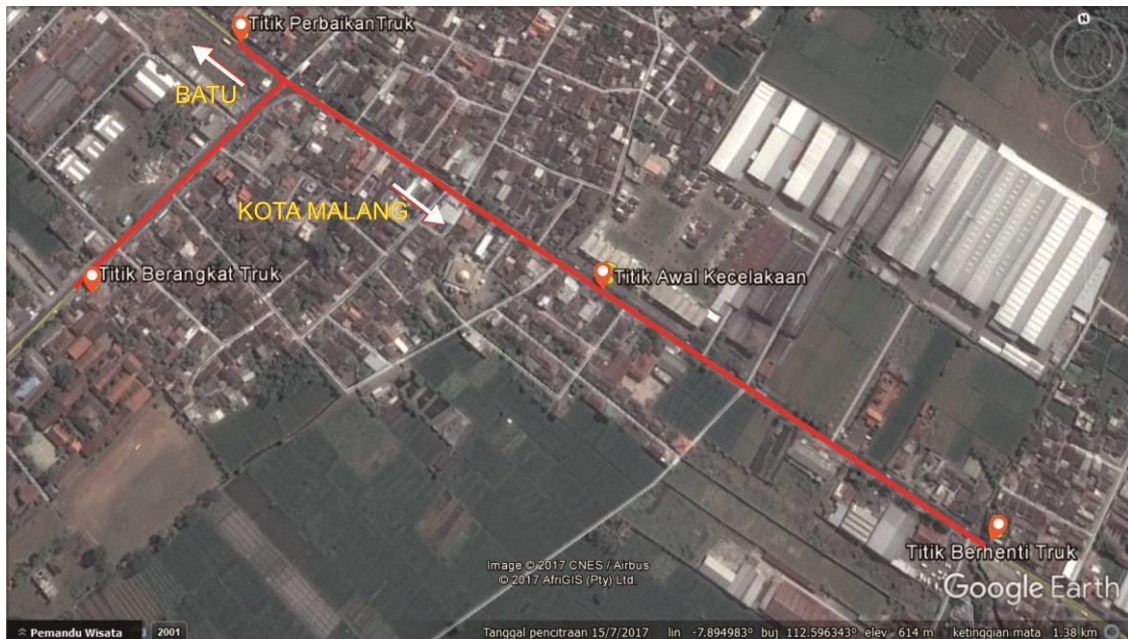
1.1 KRONOLOGIS

Hari Jumat tanggal 25 Agustus 2017 pukul 16.00 WIB truk *crane* engkel ganda N-9065-UA (selanjutnya disebut truk *crane*) berangkat dari bengkel di Jalan Panglima Sudirman Kabupaten Malang. Jumlah awak 4 orang dan bermuatan blok mesin yang diikat di lantai bak. Tujuan perjalanan adalah Garasi Wijaya Putra Transport yang beralamat di Jalan Raya Mendit Barat Nomor 7 Sumberpasir, Pakis, Kota Malang, Jawa Timur.

Pada pukul 16.30 WIB truk *crane* berhenti di bahu jalan Pasar Karang Ploso arah Kota Batu untuk melakukan perbaikan kendaraan. Sekitar pukul 16.44 WIB pengemudi menghidupkan mesin dan berbalik arah menuju ruas Jalan Kertanegara Kota Malang.

Truk *crane* bergerak di jalan yang menurun dengan kemiringan 5,8 % dan lebar jalan 11 (sebelas) meter. Pada saat itu pengemudi menggunakan gigi persneling 4 (empat) dan terdengar oleh warga suara pedal gas truk *crane* yang berdengung berkali-kali. Sekitar pukul 16.45 WIB truk *crane* melewati jembatan yang lebar jalannya menyempit yaitu 9 (lima) meter dengan kemiringan 9,9%. Bersamaan dengan itu melintas sepeda motor masuk ke badan jalan yang datang dari jalan lingkungan sebelah kiri. Pengemudi truk *crane* terkejut dan menginjak pedal rem, namun tabrakan tetap terjadi yang mengakibatkan pengendara serta sepeda motornya terpental sejauh ± 28 (dua puluh delapan) meter. Truk *crane* tidak berhenti dan warga mendengar pengemudi berteriak rem blong sambil membunyikan klakson berkali-kali. Kemudian truk *crane* menabrak beruntun 1 (satu) unit mobil penumpang umum, 4 (empat) unit sepeda motor dan 1 (satu) orang pejalan kaki. Truk *crane* terus bergerak ke arah kanan jalur berlawanan arah dan menabrak beruntun 5 (lima) unit sepeda motor, kerb, rambu peringatan, pagar jembatan dan mobil penumpang pribadi. Selanjutnya truk *crane* bergerak ke jalur semula dan berhenti setelah menabrak ruko di bahu jalan.

Tabrakan beruntun ini mengakibatkan korban meninggal dunia 4 (empat) orang, luka berat 1(satu) orang dan luka ringan 11 (sebelas) orang. Seluruh korban dievakuasi ke RS Prasetya Husada Kabupaten Malang.



Gambar 1. Peta Tempat Kejadian Kecelakaan

1.2 KORBAN

Rincian data korban dapat dilihat dari tabel berikut.

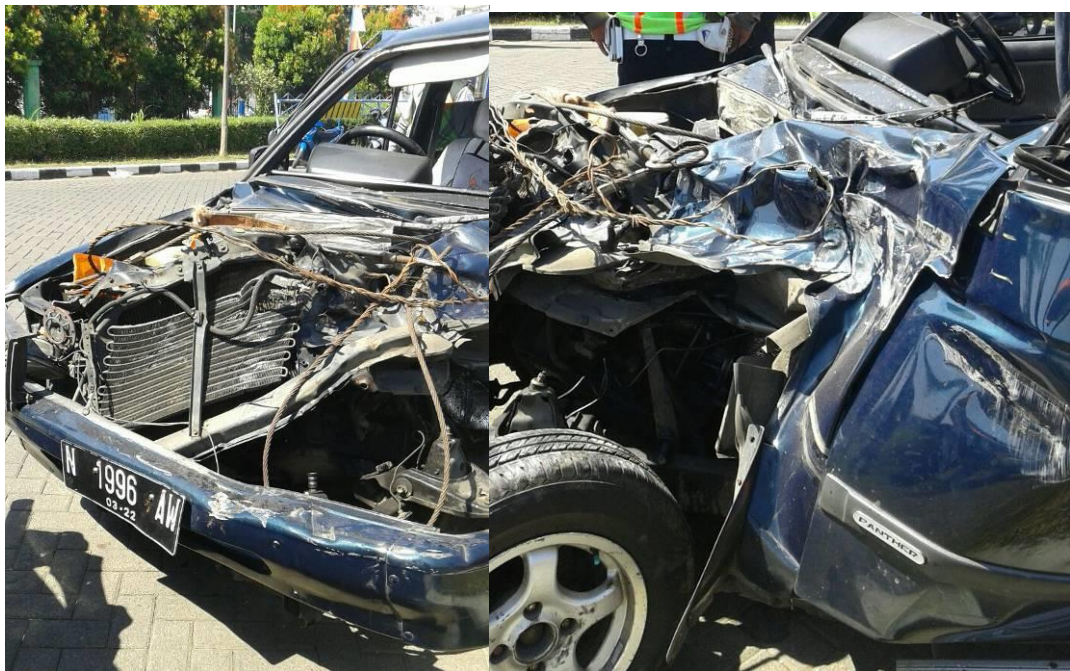
Tabel 1. Data jumlah dan rincian korban

U r a i a n	Korban Meninggal	Luka Berat	Luka Ringan	Jumlah Orang
Truk <i>Crane</i>	0	0	0	0
Mobil Penumpang Pribadi	0	0	0	0
Mobil Penumpang Umum	0	0	1	1
Sepeda Motor	4	0	10	14
Pejalan kaki	0	1	0	1
Jumlah Total	4	1	11	16

1.3 KERUSAKAN KENDARAAN



Gambar 2. Kerusakan Truk Crane



Gambar 3. Kerusakan Mobil Penumpang Isuzu TBR54 N-1996-AW



Gambar 4. Kerusakan MPU Daihatsu S89 N-1804-UG

1.4 KERUSAKAN LAINNYA



Gambar 5. Kerusakan Kerb



Gambar 6. Kerusakan Tiang dan Papan Rambu Peringatan



Gambar 7. Kerusakan Pagar Jembatan



Gambar 8. Kerusakan Ruko

1.5 INFORMASI AWAK KENDARAAN TRUK *CRANE*

1.5.1 Pengemudi

Umur : 29 tahun
Jenis Kelamin : Laki-laki
SIM : A (berlaku sd 28 Februari 2019)
Pengalaman Kerja : -

1.6 INFORMASI KENDARAAN BERMOTOR

1.6.1 *Truk Crane*

Merek/Tipe/Tahun Pembuatan : MITSUBISHI / FM517H / 1990
Daya Motor : 7.545 cc
Nomor Kendaraan : N 9065 UA
Nomor Uji Berkala : SB 85155 K
Jumlah Tempat Duduk : 3 (tiga) orang
Masa Berlaku Uji Berkala : Sd 5 Agustus 2010
Konfigurasi Sumbu : 1.2
JBB : 14.030 kg

Ukuran Ban	: 9.00-20-14PR
Jarak Sumbu Roda	: 4280 mm
Front Over Hang	: 1400 mm
Rear Over Hang	: 2160 mm

Hasil Pemeriksaan :

a. Sistem Pengereman

Mitsubishi FM517H memakai sistem rem *Air Over Hidraulic* (AOH). Kondisi selang-selang karet fleksibel sudah banyak retakan dan getas. Berdasarkan percobaan dengan memakai air sabun saat mesin dihidupkan, *synthetic air hose* telah mengalami kebocoran.



Gambar 9. Kondisi *synthetic air hose* mengalami penuaan dan bocor



Gambar 10. *Rubber flexible hose* di sumbu depan kiri mengalami penuaan dan bocor



Gambar 11. *Parking brake* berubah fungsi menjadi tuas pengaktif *hydrolic crane*



Gambar 12. Percobaan pengisian udara bertekanan, kondisi mesin *idle* dari indikator 0 bar sd 8 bar memerlukan waktu 10 menit.

b. Sistem bahan bakar

Tangki bahan bakar bocor diganti dengan jerigen yang disalurkan menggunakan selang plastik.



Gambar 13. Tangki bahan bakar bocor diganti memakai jerigen

c. Hasil Pemeriksaan Kondisi Ban :

Kondisi ban yang sudah banyak sayatan yang cukup dalam sehingga mencapai benang lapisan. Kedalaman alur ban luar vulkanisir kurang dari 1 (satu) mm.



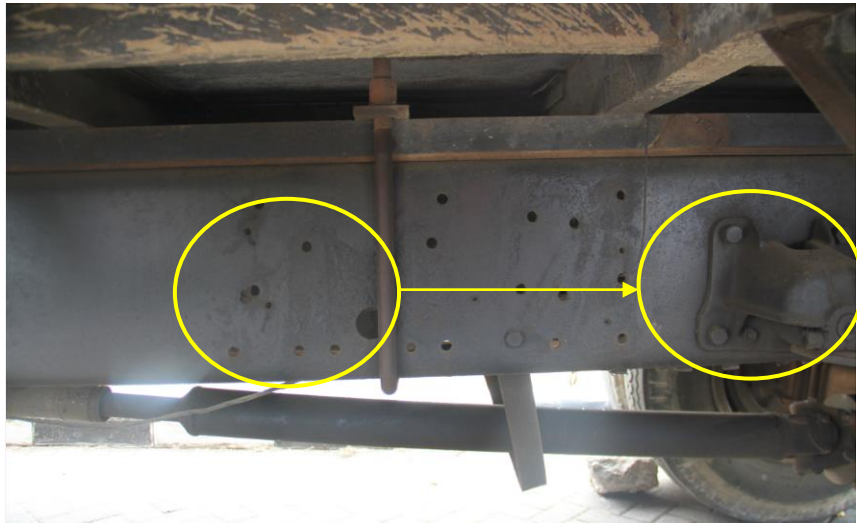
Gambar 14. Kondisi ban banyak sayatan mencapai benang lapisan

d. Hasil Pengukuran Dimensi

Jarak sumbu depan ke sumbu belakang 4800 mm. ROH 2700 mm. Dan pemasangan rantai tambahan memakai engsel.



Gambar 15. Jarak sumbu depan ke sumbu belakang



Gambar 16. Pergeseran kedudukan suspensi sumbu belakang



Gambar 17. Sambungan rangka di ROH



Gambar 18. Pemasangan rantai tambahan memakai engsel

1.6.2 Mobil Penumpang Pribadi

Merek/Tipe/Tahun Pembuatan	: ISUZU / TBR54
Nomor Kendaraan	: N-1996-AW
Jumlah Tempat Duduk	: 7 orang termasuk pengemudi
Masa Berlaku STNK	: Maret 2022

1.6.3 Mobil Penumpang Umum

Merek/Tipe/Tahun Pembuatan	: DAIHATSU / S89 / 1990
Nomor Kendaraan	: N-1804-UG
Nomor Uji Berkala	: ML-9944
Masa Berlaku Uji Berkala	: 07 Februari 2018
Jumlah Tempat Duduk	: 12 (dua belas) orang
Konfigurasi Sumbu	: 1.1
JBB	: 1.850 kg
Ukuran Ban	: 5.50-13-6PR
Jarak Sumbu Roda	: 1970 mm
FOH	: 630 mm
ROH	: 1200 mm

1.6.4 Sepeda Motor

No.	Merk/Tipe	Nomor Kendaraan
1.	Honda/Beat	N-3164-GC
2.	Yamaha/Mio	N-5520-G
3.	Honda/beat	N-5976-GA
4.	Honda/Revo	N-2325-AA
5.	Honda/Supra	N-3883-AE
6.	Honda/Beat	N-3017-HHB
7.	<i>Data kendaraan tidak ada</i>	
8.		
9.		
10.		

1.7 INFORMASI CUACA

Menurut informasi dari warga setempat, cuaca pada saat kecelakaan tidak hujan.

1.8 INFORMASI PRASARANA & PERLENGKAPAN JALAN SERTA LINGKUNGAN

1.8.1 Prasarana Jalan

Nama Jalan	: Jalan Kertanegara Desa Giri Moyo Karang Ploso Kabupaten Malang Jawa Timur
Kelas Jalan	: II (dua)
Status Jalan	: Jalan Provinsi
Fungsi Jalan	: Kolektor primer
Lebar jalan lokasi kejadian kecelakaan	: 9 meter
Lebar Bahu Jalan	: 2 x 1,1 meter
Pola Arus Lalu Lintas	: 2 Lajur 2 arah tanpa median
Konstruksi Perkerasan Jalan	: Aspal
Kualitas Permukaan Jalan	: Baik
Kondisi Permukaan Jalan	: Rata
Tipe perkerasan bahu jalan	: Tanah
Geometrik Jalan	: Menurun 9,9 %

1.8.2 Perlengkapan Jalan



Gambar 19. Rambu Lalu Lintas dan *Warning Light* \pm 100 meter setelah tabrakan pertama



Gambar 20. Marka jalan mulai terhapus



Gambar 21. APILL tidak berfungsi \pm 300 meter sebelum lokasi

1.8.3 Lingkungan

Jalan Kertanegara Desa Giri Moyo Kecamatan Karang Ploso Kabupaten Malang Jawa Timur merupakan daerah pertokoan, pemukiman, pergudangan dan terdapat beberapa akses jalan lingkungan.



Gambar 22. Lingkungan sepanjang Jalan Kertanegara

1.9 INFORMASI ORGANISASI DAN MANAJEMEN

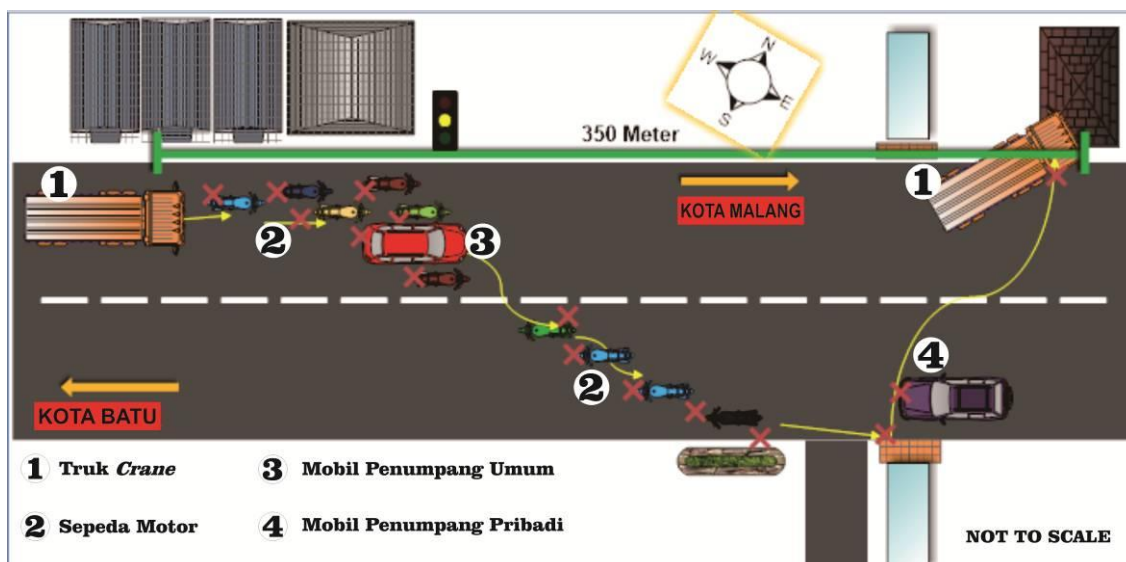
Operator/ Pemilik : WIJAYA PUTRA TRANSPORT/SUGIARTA WIJAYA

Alamat : Jl. Tenaga Selatan Nomor 12 Malang

1.10 INFORMASI TAMBAHAN

1.10.1 Informasi Benturan

Truk *Crane* menabrak sepeda motor yang tiba-tiba masuk dari jalan lingkungan sebelah kiri. Truk *crane* terus melaju menabrak 1 unit mobil penumpang umum dan 4 unit sepeda motor. Truk *crane* tidak berhenti dan warga mendengar Pengemudi berteriak rem blong sambil membunyikan klakson berkali-kali. Kemudian truk *crane* menabrak beruntun 1 unit mobil penumpang umum, 4 unit sepeda motor dan 1 orang pejalan kaki. Truk *crane* bergerak ke arah kanan menabrak beruntun 5 unit sepeda motor, kerb, rambu peringatan, pagar jembatan dan mobil penumpang pribadi dari arah berlawanan. Truk *crane* berbelok ke arah kiri dan terhenti setelah menabrak ruko di bahu jalan. Jarak dari tabrakan pertama sampai dengan truk *crane* terhenti sekitar 350 meter.



Gambar 23. Skema Kecelakaan Tabrakan Beruntun

1.10.2 Informasi Saksi-Saksi

a. Saksi 1, Pengemudi Truk *Crane*, Laki-laki usia 29 tahun memberikan keterangan sebagai berikut :

Saksi 1 mengemudikan truk *crane* bermuatan mesin yang berangkat sekitar pukul 16.30 WIB dari bengkel di daerah Karangploso menuju ke garasi (arah kota Malang) bersama 3 (tiga) orang awak lainnya yang semuanya duduk di kabin truk. Setelah berkendara \pm 15 menit truk mengalami kecelakaan, yang menurut saksi 1 diakibatkan oleh rem blong. Saksi 1 juga berusaha memperingatkan orang-orang di sekitar dengan membunyikan klakson secara berulang-ulang. Saat didepannya ada motor melintas, Saksi 1 mengaku terkejut, namun tidak bisa menghindarinya. Karena ramainya orang-orang dan kendaraan di sekitar, akhirnya kecelakaan tidak dapat dihindari. Saksi 1 berusaha semaksimal mungkin menghindari korban yang lebih banyak.

Saksi 1 menyatakan bahwa saat kejadian kecelakaan, truk dalam posisi gigi persneling 4 karena kondisi jalan tidak terlalu curam. Saksi 1 berhasil menurunkan gigi persneling 1, namun tabrakan tetap terjadi.

Berdasarkan pengakuan pada saat mengemudi, Saksi 1 tidak sakit, tidak mabuk, tidak mengantuk dan merasa sadar serta mampu berkonsentrasi sepenuhnya. Saksi 1 menyatakan bahwa baru pertama kali mengemudikan truk *crane* N 9056 UA. Saksi 1 juga menyatakan bahwa selama ini sudah bekerja di perusahaan sebagai pengemudi truk tronton.

b. Saksi 2, Pekerja Bengkel, Laki-laki usia 50 tahun memberikan keterangan sebagai berikut :

Saksi 2 menceritakan bahwa jumlah awak truk *crane* sebanyak 4 orang untuk membawa blok mesin. Proses pengangkatan dan pengikatan muatan mesin ke truk dilakukan oleh awak truk *crane*. Truk *crane* berangkat dari bengkel sekitar pukul 16.00 WIB.

c. Saksi 3, Pekerja Tambal Ban, Laki-laki Berusia 55 tahun memberikan keterangan sebagai berikut :

Pada hari Jum'at tanggal 25 Agustus 2017 pukul 16.30 WIB truk *crane* berhenti di bahu jalan Pasar Karang Ploso arah Kota Batu. Terlihat ada kegiatan perbaikan di samping kiri sumbu depan truk *crane*. Saksi 3 mendekat dan menyarankan agar truk *crane* pindah parkir ke seberang jalan karena akan ada pemasangan tenda PKL. Sekitar pukul 16.44 WIB, saksi 3 melihat pengemudi truk *crane* menghidupkan mesin, menginjak pedal gas berkali-kali dan berbalik arah, bergerak ke jalanan menurun menuju Kota Malang. Sesaat kemudian, saksi 3 melihat bekas tumpahan solar di permukaan jalan dimana truk *crane* parkir, telah ditutupi pasir. Sekitar 1 menit kemudian Saksi 3 mendengar adanya tabrakan di jalan Kertanegara Karang Ploso.

1.10.3 Informasi Medis

Hasil pemeriksaan medis pengemudi truk *crane* pada tanggal 29 Agustus 2017 sebagai berikut :

Kesadaran : *Compos Mentis* (Sadar penuh)

Tekanan Darah : 140/90 mmHg

Pernapasan : 12 kali per menit, teratur

Kepala dan leher : dalam batas normal

Pendengaran : dalam batas normal

Penglihatan : dalam batas normal

Dada dan perut : dalam batas normal

Anggota Gerak : dalam batas normal

Pemeriksaan Penunjang

Tes Alkohol : negatif

Riwayat Penyakit Dahulu :

Tidak memiliki riwayat penyakit jantung, penyakit kencing manis, penyakit darah tinggi

Riwayat Penyakit Keluarga :

Ibu memiliki riwayat penyakit darah tinggi

Ayah memiliki riwayat kadar kolesterol tinggi

Status Mental

a. Penampilan :

Pria berusia 29 tahun dengan gaya rambut "botak tumbuh", berpakaian warna oranye bertuliskan "tahanan", ada lubang tindik di daun telinga kanan serta tangan dalam keadaan terborgol. Penampilan sesuai usia.

b. Perilaku dan Aktivitas Psikomotor :

Dapat diajak berkomunikasi dengan baik namun sedikit tampak gugup.

c. Pembicaraan :

Spontan, suara lantang/intonasi cukup, artikulasi jelas, sesuai konteks pembicaraan.

- d. Sikap terhadap pemeriksa : Pada umumnya kooperatif.
- e. Afek/emosi :
Kadang tampak tegang, kadang tersenyum. Seseekali mengretakkan gigi-giginya sehingga pelipisnya tampak berdenyut.
- f. Orientasi waktu, tempat, orang : Baik
- g. Daya ingat : Baik
- h. Gangguan Persepsi :
Tidak ditemukan adanya illusi, halusinasi, *depersonalisasi*
- i. Proses berpikir :
- Bentuk Pikiran : realistik
 - Arus Pikiran : intonasi cukup, artikulasi jelas, sesuai topik
 - Isi Pikiran : tidak ditemukan waham, kepercayaan diri cukup
- j. Pengendalian impuls :
Dapat mengendalikan impuls untuk tetap kooperatif saat wawancara

2. ANALISIS

2.1 UMUM

Analisis dilakukan berdasarkan fakta dan informasi yang berhasil dikumpulkan serta mempertimbangkan pernyataan para saksi. Selain itu, analisis komprehensif yang dilakukan juga memadukan suatu pendekatan asumsi dan perhitungan yang sesuai dengan pokok permasalahan sehingga faktor-faktor yang berkontribusi pada kecelakaan ini dapat ditemukan. Dengan demikian beberapa aspek yang akan dibahas adalah sebagai berikut:

- a. Aspek manusia
- b. Aspek sarana
- c. Aspek prasarana dan Perlengkapan Jalan serta lingkungan

Serta isu lain yang membutuhkan perbaikan dengan tujuan peningkatan keselamatan di moda transportasi jalan.

2.2 ASPEK MANUSIA

Beberapa hal yang ditelaah terkait aspek manusia diantaranya :

- a. Kompetensi mengemudi

Berdasarkan investigasi diketahui bahwa tindakan pengemudi truk *crane* melalui jalan menurun tanpa menunggu persediaan udara dalam tangki mencukupi (min 8 bar atau 800 kpa) guna keperluan pengereman sangat berbahaya. Seharusnya pengemudi truk *crane* memastikan persediaan udara dalam tangki tercukupi terlebih dahulu.

SIM A yang dimiliki pengemudi tidak memenuhi syarat untuk mengemudikan mobil barang dengan JBB lebih dari 3.500 kilogram. Seharusnya berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ bahwa pengemudi harus memiliki SIM B I yang berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.

- b. Pengalaman mengemudi

Pengemudi sebenarnya berprofesi sebagai pengemudi truk tronton di perusahaan Wijaya Putra Transport dan pada saat kecelakaan diperintahkan mengemudikan truk *crane*. Menurut pengakuan pengemudi bahwa yang bersangkutan baru pertama kali mengemudikan truk *crane*. Seharusnya pengalaman yang bersangkutan mengemudikan tronton cukup untuk memberikan keterampilan kepada yang bersangkutan dalam mengemudikan truk *crane*.

c. Kondisi fisik pengemudi dan status mental

Pengemudi sangat menyadari kemungkinan terjadinya kecelakaan yang dapat terjadi. Hal ini dibuktikan dengan adanya upaya penambahan persediaan udara bertekanan dengan cara menginjak pedal gas berkali-kali yang terdengar oleh warga. Pengemudi menyatakan bahwa dirinya pada saat kejadian kecelakaan cukup fit, tidak mengantuk dan tidak pula dalam pengaruh obat-obatan.

Saat wawancara pengemudi cukup kooperatif dalam menjawab segala pertanyaan yang diberikan, dengan suara lantang, artikulasi jelas, sesuai konteks pembicaraan, dapat mengingat kejadian secara rinci serta mampu mengendalikan emosinya. Hal ini menunjukkan bahwa tidak ditemukan tanda-tanda gangguan mental.

Dari pemeriksaan fisik, ditemukan bahwa pengemudi menderita hipertensi ringan (tensi 140/90 mmHg). Hal ini dapat disebabkan oleh faktor genetik (ibu pengemudi yang menderita hipertensi) dan dapat pula disebabkan oleh faktor kelelahan fisik. Secara umum, tidak ditemukan adanya kelainan/penyakit yang secara bermakna berkontribusi secara langsung dengan penyebab kecelakaan.

2.3 ASPEK SARANA

a. Administrasi Kendaraan

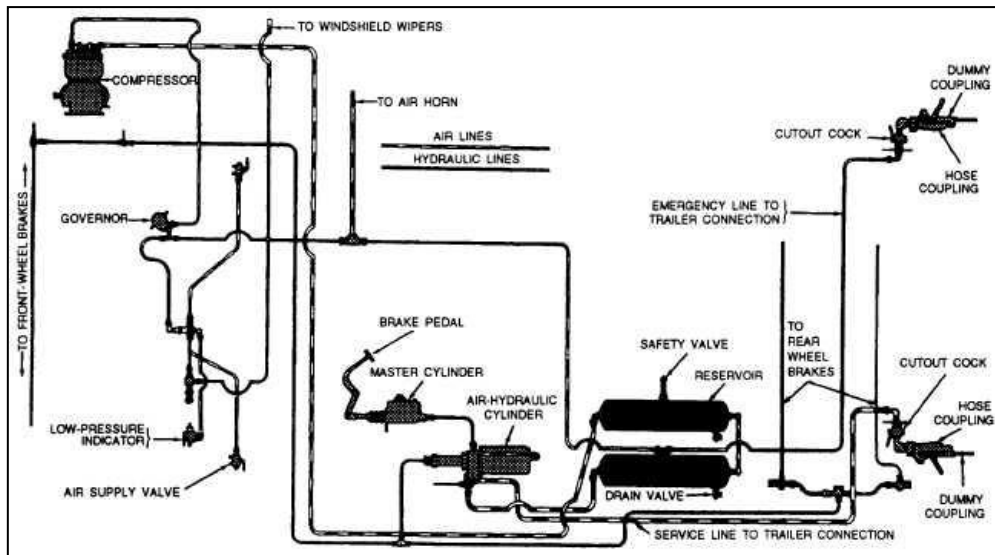
Tanda lulus uji berkala (Buku Uji Berkala, Stiker Samping dan Plat Uji) tidak ditemukan. Kartu Induk Uji Berkala didapatkan dari Kantor Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kabupaten Malang. Truk *crane* terakhir diuji di Kabupaten Malang tanggal 5 Februari 2010.

Bukti lulus uji yang merupakan pemastian tentang pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor tidak terpenuhi. Dengan demikian, setelah masa berlaku uji habis hingga saat terjadinya kecelakaan, persyaratan teknis dan kelaikan kendaraan tidak terkontrol.

b. Kondisi Selang Rem

Berdasarkan pengamatan kondisi selang-selang karet fleksibel sudah banyak retakan dan getas. Hal ini menunjukkan bahwa selang tersebut sudah mengalami penuaan dan akibat terkena sinar ultraviolet dan ozone.

Sistem rem Mitsubishi FM 517H adalah *Air Over Hydraulic* dan menggunakan 1 master rem minyak untuk 1 sumbu roda. kebocoran *rubber flexible hose* rem yang digunakan di roda kiri depan menyebabkan hilangnya tekanan atau *pressure* pada sumbu depan dan berkurangnya minyak rem.



Gambar 24. Skema System Rem Air Over Hydraulic

Udara bertekanan dari kompresor udara akan disimpan di *air tank*. Udara ini hanya bersifat sementara, karena udara bertekanan ini akan disalurkan ke berbagai sistem yaitu pengereman, *horn*, dan komponen lainnya.

Air hose merupakan selang khusus untuk mengalirkan udara bertekanan. Selang ini terbuat dari karet sintesis sehingga diharapkan lebih memiliki ketahanan terhadap kebocoran. Pemeriksaan dengan menggunakan air sabun pada selang karet menunjukkan adanya kebocoran pada hampir keseluruhan selang udara yang banyak retakan dan getas. Hal ini menunjukkan bahwa kondisi selang karet sintesis sudah mengalami penuaan.

Kebocoran pada selang fleksibel berdampak pada pengisian udara di tangki reservoir. Hal ini dindikasikan dari percobaan pengisian tangki udara dimana durasi waktu pengisian menjadi lebih lama (10 menit untuk mencapai 8 bar).

Berdasarkan Standar Nasional Jerman (DIN 20066) usia selang karet fleksibel terhitung dari tanggal pembuatannya maksimal adalah 10 tahun yang dapat dirinci menjadi 4 (empat) tahun pertama adalah sebelum dipasang pada kendaraan kemudian 2 (dua) tahun berikutnya penyimpanan setelah dipasang pada kendaraan dan 4 (empat) tahun terakhir pada saat pengoperasian kendaraan. Untuk ini sebaiknya selang karet fleksibel rem disarankan diganti setiap 5 (lima) tahun dengan kondisi apapun.

c. Perubahan Fungsi Rem Parkir

Perubahan fungsi rem parkir menjadi tuas pengaktif *hydraulic crane* menyebabkan tidak tersedianya sistem pengereman dengan rem tangan. Rem parkir dapat membantu rem utama pada saat diperlukan. Berdasarkan PP 55 Tahun 2012 Pasal 19 ayat 3 bahwa kendaraan bermotor harus memiliki rem utama dan rem parkir untuk memenuhi persyaratannya. Dengan demikian, tidak terpasangnya rem parkir merupakan suatu hal yang dapat berkontribusi terhadap kecelakaan.

d. Hasil Pemeriksaan Sistem Bahan Bakar

Tangki bahan bakar berfungsi untuk menyimpan bahan bakar yang diperlukan oleh mesin ketika di perjalanan. Dalam tangki bahan bakar terdapat separator yang berfungsi sebagai peredam bila kendaraan berjalan atau berhenti secara tiba-tiba atau bila berjalan di jalan yang tidak rata. Fungsi tangki diganti oleh jerigen (dengan kondisi jalan menanjak dan menurun mengakibatkan permukaan bahan bakar tidak selalu terjaga untuk pipa). Hal ini berpotensi menyebabkan ketidaksinambungan penyaluran bahan bakar ke mesin sehingga putaran mesin terganggu. Gangguan pada putaran mesin menyebabkan aliran udara dari kompresor melambat.

e. Hasil Pengukuran Dimensi

Terdapat perubahan dimensi truk yaitu:

- 1) Jarak sumbu depan ke sumbu belakang bertambah ± 520 mm. Modifikasi dilakukan guna pemasangan mesin *crane* dan pemuatan alat berat.
- 2) Panjang bagian truk *crane* yang menjulur ke belakang dari sumbu belakang bertambah ± 540 mm dengan menambah panjang rangka landasan menggunakan besi U yang dilas.
- 3) Pemasangan landasan tambahan memakai engsel untuk memuat alat berat.

Modifikasi dimensi seharusnya sesuai dengan UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ dan hanya dapat dilakukan setelah mendapat rekomendasi dari APM. Perubahan dimensi truk *crane* akan berpengaruh pada perhitungan jumlah berat yang diperbolehkan (JBB) yang erat kaitannya dengan kapasitas pengereman.

f. Hasil Pemeriksaan Kondisi Ban

Kondisi ban yang sudah banyak sayatan yang cukup dalam sehingga mencapai benang lapisan. Kedalaman alur ban luar belakang yang divulkanisir kurang dari yang seharusnya (minimal 1 mm) sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan Pasal 73 sehingga mengakibatkan fungsi ban semakin berkurang terutama saat keadaan darurat.

2.4 ASPEK PRASARANA & PERLENGKAPAN JALAN SERTA LINGKUNGAN

2.4.1 Geometrik Jalan

Alinyemen vertikal jalan 300 meter sebelum tempat kejadian kecelakaan ini, kontur jalan menurun panjang dengan kemiringan 5.8% dan lebar badan jalan 11 meter.

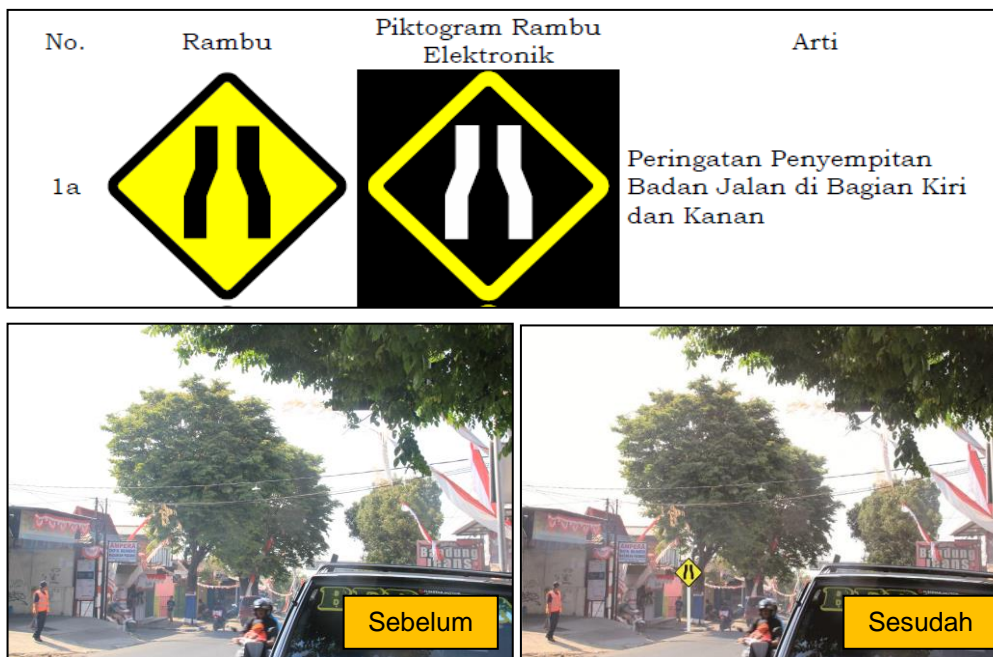
Sedangkan pada 75 meter sebelum kejadian, kemiringan jalan mencapai 9.9% dan lebar badan jalan 9 meter. Adanya penyempitan badan jalan serta perubahan kemiringan mengharuskan pengemudi kendaraan untuk berhati – hati terhadap perubahan kondisi tersebut.



Gambar 25. Kemiringan jalan 75 meter sebelum tempat kejadian kecelakaan 9.9 %

2.4.2 Rambu Lalu Lintas

Dengan adanya perubahan kemiringan dan penyempitan badan jalan di bagian kiri dan kanan, sesuai Permenhub No 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas Pasal 9 ayat (1) terkait Rambu Peringatan perubahan kondisi alinyemen horizontal, maka seharusnya sebelum jembatan diberikan rambu peringatan peringatan turunan landai dan penyempitan badan jalan. Pemasangan Rambu Penyempitan badan jalan dipasang \pm 50 meter sebelum jembatan. Sedangkan rambu peringatan turunan landai, dapat dipasang sekitar 350 meter sebelum kejadian. Simulasi pemasangan rambu dapat dilihat pada gambar 26 dan 27 berikut ini.



Gambar 26. Simulasi Pemasangan Rambu Peringatan Penyempitan Badan Jalan di Bagian Kiri dan Kanan



Gambar 27. Simulasi Pemasangan Rambu Peringatan Turunan Landai

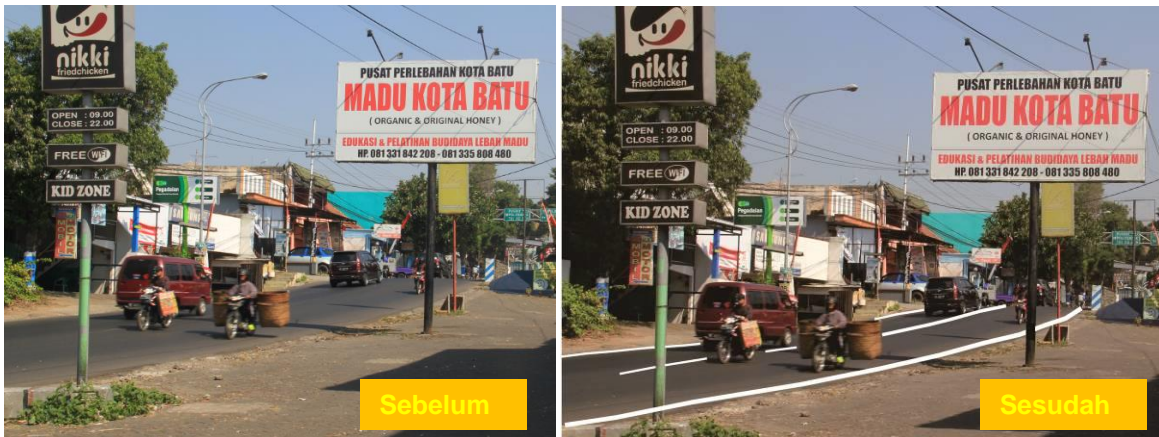
Permenhub No 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas pasal 64 ayat 2 menyebutkan pembangunan dan/atau pemasangan bangunan, utilitas, media informasi, iklan, pepohonan, atau benda-benda lain dilarang menghalangi keberadaan rambu yang berakibat mengurangi atau menghilangkan arti Rambu Lalu Lintas. Sedangkan di lokasi kejadian kecelakaan rambu lalu lintas banyak tertutup oleh iklan dan pepohonan. Untuk itu perlu dilakukan penindakan terhadap iklan yang menghalangi rambu sehingga tidak terlihat jelas dan perlu dilakukan pemangkasan secara berkala pepohonan yang menghalangi rambu.



Gambar 28. Rambu Peringatan yang tertutup Iklan dan Pepohonan

2.4.3 Marka Jalan

Mulai terhapusnya marka jalan, mengakibatkan kekurangwaspadaan pengemudi terhadap kondisi lalu lintas jalan. Sebagaimana PM No 34 Tahun 2014 tentang marka jalan, marka berfungsi untuk mengatur lalu lintas, memperingatkan, atau menuntun pengguna jalan dalam berlalu lintas. Delineasi yang efektif dapat memperbaiki efisiensi dan keselamatan sistem jalan raya baik untuk kondisi siang dan malam.



Gambar 29. Simulasi Kebutuhan Marka Jalan

2.4.4 APILL

Sesuai dengan Permenhub No. 49/2014 tentang APILL pasal 5 menyebutkan APILL berfungsi untuk mengatur lalu lintas orang dan/atau kendaraan di persimpangan atau pada ruas jalan. Sekitar 300 m sebelum lokasi kejadian kecelakaan yaitu di simpang terdapat rambu APILL tetapi dalam keadaan tidak berfungsi. Dengan kontur jalan yang menurun panjang, dan adanya simpang serta tidak berfungsinya APILL kecepatan kendaraan dari arah Kota Batu tidak dapat dikendalikan, sehingga kendaraan terus melaju. Apabila APILL tersebut berfungsi dengan baik, maka laju kendaraan dari arah Kota Batu dapat diperlambat.



Gambar 30. Lokasi APILL di sekitar lokasi kejadian kecelakaan

2.4.5 Lingkungan

Jalan Kertanegara Desa Giri Moyo Kecamatan Karang Ploso Kabupaten Malang Jawa Timur merupakan daerah pertokoan, pemukiman, pergudangan dan terdapat beberapa akses jalan lingkungan dengan fungsi jalan Kolektor Primer. Hal ini mengakibatkan kondisi lalu lintas bercampur berbagai jenis kendaraan. Sesuai PP No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan pasal 14 maka perlu ada pembatasan jalan masuk sehingga tidak mengurangi kecepatan rencana dan kapasitas jalan. Untuk itu, perlu pengkajian ulang mengenai fungsi jalan sebagai kolektor primer.

3. KESIMPULAN

3.1 Temuan-Temuan

1. Muatan truk *crane* adalah blok mesin yang diikat di lantai bak.
2. Tabrakan beruntun melibatkan truk *crane* N 9065 UA, 2 unit mobil penumpang dan 10 unit sepeda motor.
3. Tabrakan beruntun mengakibatkan korban meninggal dunia 4 orang, luka berat 1 orang dan luka ringan 11 orang.
4. SIM A atas nama pengemudi berlaku sampai dengan tanggal 28 Februari 2019.
5. Kartu Induk Uji Berkala di Kota Malang terakhir uji tanggal 5 Februari 2010.
6. Mitsubishi FM517H memakai sistem rem *Air Over Hidraulic* (AOH).
7. Kondisi *synthetic air hose* sudah mengalami penuaan dan bocor.
8. *Rubber flexible hose* di sumbu depan kiri sudah mengalami penuaan dan bocor.
9. *Parking brake* berubah fungsi menjadi tuas pengaktif *hydraulic crane*.
10. Percobaan pengisian udara bertekanan dengan kondisi mesin *idle* dari indikator 0 bar sd 8 bar memerlukan waktu 10 menit.
11. Tangki bahan bakar bocor diganti memakai jerigen.
12. Kondisi ban banyak sayatan mencapai benang lapisan.
13. Jarak sumbu depan ke sumbu belakang bertambah ± 520 mm.
14. ROH bertambah ± 540 mm.
15. Pemasangan lantai tambahan memakai engsel.
16. Cuaca pada saat kecelakaan tidak hujan.
17. Pengemudi truk *crane* bekerja di perusahaan sebagai pengemudi truk tronton.
18. Sekitar 300 meter sebelum tempat kejadian kecelakaan ini, kontur jalan menurun panjang dengan kemiringan 5.8% dan lebar badan jalan 11 meter. Sedangkan 75 meter sebelum kejadian, kemiringan jalan mencapai 9.9% dan lebar badan jalan 9 meter.
19. Terdapat Rambu Lalu Lintas Kurangi Kecepatan dan *warning light* ± 100 meter setelah lokasi tabrakan pertama.
20. Marka jalan terhapus di sekitar lokasi kecelakaan.
21. APILL tidak berfungsi ± 300 meter sebelum lokasi.
22. Lingkungan Jalan Kertanegara, Desa Giri Moyo, Kecamatan Karang Ploso, Kabupaten Malang, Jawa Timur merupakan daerah pertokoan, pemukiman, pergudangan dan terdapat beberapa akses jalan lingkungan.
23. Truk *crane* berangkat dari bengkel sekitar pukul 16.00 WIB dan 30 menit kemudian truk *crane* berhenti di bahu jalan arah Kota Batu.

24. Hasil pemeriksaan medis pada saat wawancara, pengemudi truk *crane* dalam keadaan sadar penuh/*Compos Mentis* dengan tekanan darah 140/90 mmHg.

3.2 Faktor-Faktor Yang Berkontribusi Terjadinya Kecelakaan

1. Terdapat banyak retakan pada *synthetic air hose* mengakibatkan terjadinya kebocoran.
2. Kebocoran *rubber flexible hose* rem yang digunakan di roda kiri depan.
3. *Parking brake* berubah fungsi menjadi tuas gerak *hydrolic crane*.
4. Lingkungan Jalan Kertanegara Desa Giri Moyo Kecamatan Karang Ploso Kabupaten Malang Jawa Timur merupakan daerah pertokoan, pemukiman, pergudangan dan terdapat beberapa akses jalan lingkungan dengan fungsi jalan Kolektor Primer.
5. Terdapat perubahan kemiringan memanjang jalan dari 5,8% menjadi 9,9% dan penyempitan badan jalan dari 11 meter menjadi 9 meter pada jarak 75 meter sebelum tabrakan pertama.
6. Kepemilikan SIM yang tidak sesuai dengan kendaraan yang dikemudikan.

3.3 Penyebab Terjadinya Kecelakaan

Berdasarkan hasil investigasi dan analisis dapat disimpulkan bahwa penyebab terjadinya kecelakaan adalah sistem pengereman truk *crane* yang tidak bekerja optimal karena adanya kebocoran *rubber flexible hose* rem yang digunakan di roda kiri depan, kondisi *synthetic air hose* bocor dan *parking brake* berubah fungsi menjadi tuas pengaktif *hydraulic crane*.

3.4 Penyebab Terjadinya Fatalitas

Fatalitas terjadi karena Jalan Kertanegara Desa Giri Moyo Kecamatan Karang Ploso Kabupaten Malang Jawa Timur merupakan daerah pertokoan, pemukiman, pergudangan dan terdapat beberapa akses jalan lingkungan dengan fungsi jalan Kolektor Primer. Hal ini mengakibatkan kondisi lalu lintas bercampur berbagai jenis kendaraan.

4. 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:

4.1 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan

1. Memerintahkan Kepada Dinas Perhubungan Provinsi, Kabupaten/Kota untuk berkoordinasi dengan pihak kepolisian dalam meningkatkan pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sesuai Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
2. Membuat revisi Kepmenhub Nomor 9 Tahun 2004 tentang Pengujian Type Kendaraan Bermotor terkait sistem pengereman termasuk dalam hal masa pakai komponen khususnya selang fleksibel rem serta kewajiban tersedianya sistem pengereman independen pada masing-masing sumbu roda.
3. Melaksanakan pembinaan dan pengawasan terhadap perusahaan angkutan barang dalam hal pelaksanaan sistim manajemen keselamatan sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan termasuk penyuluhan kepada pengemudi angkutan umum terkait dengan cara mengatasi dalam keadaan darurat dan pelaksanaan *maintenance* kendaraan secara berkala.
4. Mengkaji kembali secara komprehensif Permenhub Nomor 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Kendaraan Bermotor agar dapat dilaksanakan secara praktis dengan SDM dan peralatan uji tersedia.
5. Mewujudkan amanat Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan untuk membuat basis data nasional dengan format yang seragam mengenai Kendaraan Bermotor Wajib Uji di seluruh Indonesia yang mudah diakses secara real time.

4.2 Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur

1. Untuk melakukan penambahan rambu-rambu peringatan khususnya rambu peringatan penyempitan badan jalan dan peringatan turunan landai sebelum tempat kejadian kecelakaan sepanjang daerah rawan kecelakaan dan himbauan yang dianggap perlu guna peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai Permenhub Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas.
2. Segera melakukan pemeliharaan marka jalan ruas Jalan Kertanagara sesuai dengan Permenhub No. 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan Pasal 76 tentang tata cara pemeliharaan.
3. Melaksanakan pemeliharaan APILL sesuai dengan Permenhub No. 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas Pasal 41 tentang tata cara pemeliharaan.

4.3 Pemerintah Kabupaten Malang

1. Menertibkan media informasi, iklan, pepohonan, atau benda-benda lain yang menghalangi keberadaan rambu lalu lintas. Sesuai dengan Permenhub No 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas pasal 64 ayat 2.
2. Menata akses jalan lingkungan yang akan masuk ke jalan provinsi. Sesuai dengan amanah Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan pasal 14

4.4 Wijaya Putra Transport

Dalam rangka meningkatkan sistem keselamatan pengoperasian kendaraan maka manajemen Wijaya Putra Transport agar melaksanakan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK), antara lain sebagai berikut :

1. Agar mematuhi aturan dan prosedur modifikasi kendaraan bermotor yang berpedoman pada persyaratan teknis dan laik jalan sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.
2. Perawatan dan service berkala khususnya pada sistem keselamatan kendaraan sesuai petunjuk perawatan yang direkomendasikan pabrikan.
3. Pengemudi dan mekanik perusahaan harus memiliki sertikat keahlian yang dikeluarkan oleh institusi resmi yang ditunjuk pemerintah.

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.

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI REPUBLIK INDONESIA

Jl. Medan Merdeka Timur No.5 Jakarta 10110 INDONESIA

Phone : (021) 351 7606 / 384 7601 Fax : (021) 351 7606 Call Center : 0812 12 655 155

website 1 : <http://knkt.dephub.go.id/webknkt/> website 2 : <http://knkt.dephub.go.id/knkt/>

email : knkt@dephub.go.id

