

LAPORAN PENELITIAN



Evaluasi Tanggap Darurat Pengemudi Angkutan Barang Umum

PENELITI

Dr.Ir. Endang Widjajanti, MT

0027096292

PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT SAINS DAN TEKNOLOGI NASIONAL
Jl. Moh. Kahfi II, Bhumi Srengseng Indah, Jakarta Selatan 12640

LEMBAR IDENTITAS DAN PENGESAHAN

LAPORAN HASIL PENELITIAN

Judul Penelitian : Evaluasi Tanggap Darurat Pengemudi Angkutan
Barang Umum.

Nama Rumpun Ilmu : Teknik Sipil Transportasi

Nama Peneliti :

a. Nama Lengkap : Dr. Ir. Endang Widjajanti, MT

b. NIDN : 0027096292

c. Jabatan Fungsional : Lektor Kepala

d. Program Stud : Teknik Sipil

e. Nomor HP : 081510304021

f. Alamat email : endangwidjajanti@istn.ac.id

Lama Penelitian : 4 (empat) bulan

Mengetahui
Ketua Program Studi Teknik Sipil

Jakarta, 3 Juni 2022
Peneliti



Rafama Dewi, S.Pd., S.Ars., M.T.
NIDN/NIK. 0315117207

Dr. Ir. Endang Widjajanti, MT



ABSTRAK

Penelitian ini dilaksanakan untuk mengetahui kondisi penanganan tanggap darurat oleh pengemudi angkutan barang umum terhadap kerusakan kendaraan dan kecelakaan sehingga dapat digunakan untuk meningkatkan kemampuan pengemudi angkutan barang umum dalam mengantisipasi tanggap darurat. Teknik pengambilan sampel yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan teknik non probability sampling dengan jenis *Purposive Sampling*. Lokasi survei kegiatan adalah di DKI Jakarta. Hasil penelitian menunjukkan lebih dari 50% pengemudi angkutan barang umum melakukan seluruh tugas (mengemudi, membersihkan kendaraan, merawat kendaraan, mengawasi proses bongkar/muat barang, menjaga muatan).

Jenis kerusakan kendaraan yang paling sering dialami pengemudi angkutan barang umum adalah pecah ban, gangguan sistem kopling, gangguan sistem rem. Pengemudi angkutan barang umum cenderung memperbaiki sendiri kerusakan pecah ban, gangguan sistem kopling dan gangguan sistem rem, sedangkan terhadap perbaikan kerusakan patah as dan kerusakan mesin pengemudi cenderung menghubungi bengkel terdekat dan/atau menghubungi perusahaan.

Sebanyak 59% pengemudi angkutan barang umum pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dengan rincian 87% pernah mengalami kecelakaan ringan, 8% pernah mengalami kecelakaan sedang dan berat. Pada kecelakaan ringan, tindakan yang terbanyak dilakukan adalah menyelesaikan sendiri, pada kecelakaan sedang, tindakan yang dilakukan adalah menyelesaikan sendiri, menghubungi polisi, menghubungi rumah sakit terdekat (masing-masing 22%) dan pada kecelakaan berat, tindakan yang terbanyak dilakukan adalah menghubungi rumah sakit terdekat (44%). Penyebab kecelakaan terbesar adalah pecah ban, kurang waspada, mengantuk dan rem blong.

Hasil evaluasi terhadap pengemudi angkutan barang umum menunjukkan peningkatan kemampuan pengemudi dalam tanggap darurat yang terkait dengan kondisi kendaraan, dan kecelakaan lalu lintas (keselamatan).

Kata Kunci: tanggap darurat, pengemudi, angkutan barang umum, evaluasi

DAFTAR ISI

LEMBAR IDENTITAS DAN PENGESAHAN	i
Abstrak	ii
Daftar Isi	iii
Daftar Tabel	v
Daftar Gambar	vii
BAB – 1 PENDAHULUAN	1
1.1 LATAR BELAKANG	1
1.2 TUJUAN	2
1.3 RUANG LINGKUP KEGIATAN	2
1.4 LOKASI SURVEI	2
1.5 WAKTU PENCAPAIAN KEGIATAN	2
BAB - 2 TINJAUAN PUSTAKA	3
2.1 DASAR HUKUM	3
2.2 PERATURAN ANGKUTAN BARANG DI INDONESIA	3
2.2.1 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	3
2.2.2 PP No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan	6
2.2.3 PP No. 37 tahun 2017 tentang Keselamatan LLAJ	9
2.2.4 PM 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan	19
2.2.5 PM 85 Tahun 2018 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum	22
2.2.6 PM 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan	29
2.2.7 Keputusan Dirjen Hubdat No 727/AJ.307/DRJD/2004 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Barang Umum Di Jalan	34
2.3 KONDISI DARURAT DALAM OPERASI ANGKUTAN BARANG UMUM	34
2.3.1 Pecah Ban	34
2.3.2 Rem Blong	39

2.3.3	Patah As Roda	43
2.3.4	Roda Terlepas	44
2.3.5	Kanvas Kopling Aus atau Transmisi Loncat	45
2.3.6	Tanggap Darurat Bila Kendaraan Mengalami Kondisi Darurat	48
2.3.7	Kecelakaan Lalu Lintas	48
BAB - 3	METODOLOGI	54
3.1	METODOLOGI PELAKSANAAN PENELITIAN	54
3.2	TAHAPAN KEGIATAN	55
3.2.1	Persiapan	55
3.2.2	Pengumpulan Data	55
3.2.3	Analisis	57
BAB - 4	HASIL PENGUMPULAN DATA DAN ANALISIS	58
4.1	HASIL PENGUMPULAN DATA	58
4.2	TANGGAP DARURAT KECELAKAAN YANG MELIBATKAN ANGKUTAN BARANG	58
4.3	PENGUMPULAN DATA PRIMER	66
4.3.1.	Gambaran Umum Hasil Pengumpulan Data	66
4.3.2	Hasil Survei Tentang Penugasan, Hak dan Kewajiban	72
4.3.3	Hasil Survei Tentang Pengalaman Kejadian Berbahaya	83
4.3.4	Hasil Survei Tentang Kerusakan Kendaraan	87
4.3.5	Hasil Survei Tentang Tanggap Darurat Kecelakaan	99
4.3.6	Hasil Survei Tentang Perlengkapan Kendaraan	106
4.3.7	Kesimpulan Hasil Survei	111
4.4	KEBUTUHAN PENINGKATAN KEMAMPUAN TANGGAP DARURAT PENGEMUDI ANGKUTAN BARANG UMUM	115
BAB - 5	KESIMPULAN DAN SARAN	117
5.1	KESIMPULAN	117
5.2	SARAN	118

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

	Judul Tabel	Hal
Tabel 2.1.	Wewenang Tim Tanggap Darurat (contoh)	27
Tabel 2.2	Standar Pelayanan Minimal Angkutan Barang Umum	32
Tabel 4.1	Kasus Tanggap Darurat Angkutan Barang di Wilayah DKI Jakarta Tahun 2020	60
Tabel 4.2	Kasus Tanggap Darurat Angkutan Barang di Wilayah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2020	61
Tabel 4.3	Kasus Tanggap Darurat Angkutan Barang di Wilayah Provinsi Jawa Timur Tahun 2020	62
Tabel 4.4	Kasus Tanggap Darurat Angkutan Barang di Wilayah Provinsi Sumatera Selatan Tahun 2020	64
Tabel 4.5	Kelompok Usia Responden	66
Tabel 4.6	Distribusi Pendidikan Responden	67
Tabel 4.7	Distribusi Kepemilikan SIM	68
Tabel 4.8	Domisili Responden	68
Tabel 4.9	Pengalaman Mengikuti Pelatihan Safety Driving	70
Tabel 4.10	Pengalaman Mengemudi Angkutan Barang	70
Tabel 4.11	Lama Bekerja Pada Perusahaan Terakhir	71
Tabel 4.12	Wilayah Asal Perjalanan	72
Tabel 4.13	Wilayah Tujuan Perjalanan	72
Tabel 4.14	Lokasi Perusahaan Tempat Bekerja	73
Tabel 4.15	Jumlah Muatan yang pernah Dibawa	73
Tabel 4.16	Jumlah dan Jenis Muatan yang pernah Dibawa	74
Tabel 4.17	Jenis Kendaraan yg digunakan Responden Selama Kurun Waktu 3 Tahun Terakhir	75
Tabel 4.18	Jenis Kendaraan yg digunakan Responden Saat Ini	75
Tabel 4.19	Jenis Sistem Pembayaran	76
Tabel 4.20	Kewajiban Responden Sebagai Pengemudi Angkutan Barang	77
Tabel 4.21	Lama Perjalanan Sebelum Melakukan Istirahat	78
Tabel 4.22	Lama Waktu Istirahat	70
Tabel 4.23	Frekwensi Mengangkut Muatan Berlebih	81

Tabel 4.24	Pengalaman Pelanggaran Lalu Lintas	84
Tabel 4.25	Kejadian Berbahaya yang Pernah Dialami	84
Tabel 4.26	Kondisi Darurat yang Pernah Dialami	85
Tabel 4.27	Jenis Kerusakan Kendaraan yg Pernah dialami	85
Tabel 4.28	Langkah yang Diambil Bila Mengalami Pecah Ban	89
Tabel 4.29	Waktu yang Dibutuhkan Untuk Mengatasi Pecah Ban	89
Tabel 4.30	Langkah yang Diambil Bila Mengalami Gangguan Sistem Kopling	91
Tabel 4.31	Waktu yang Dibutuhkan Untuk Gangguan Sistem Kopling	92
Tabel 4.32	Langkah yang Diambil Bila Mengalami Kerusakan Patah As	93
Tabel 4.33	Waktu yang Dibutuhkan Untuk Kerusakan Patah As	93
Tabel 4.34	Langkah yang Diambil Bila Mengalami Gangguan Sistem Rem	95
Tabel 4.35	Waktu yang Dibutuhkan Untuk Mengatasi Gangguan Sistem Rem	95
Tabel 4.36	Langkah yang Diambil Bila Mengalami Kerusakan Mesin	97
Tabel 4.37	Waktu yang Dibutuhkan Untuk Gangguan Kerusakan Mesin	97
Tabel 4.38	Keberadaan Peraturan Tentang Tanggap Darurat Kecelakaan	99
Tabel 4.39	Tanggap Darurat Bila Mengalami Kecelakaan Ringan	102
Tabel 4.40	Tanggap Darurat Bila Mengalami Kecelakaan Sedang	103
Tabel 4.41	Tanggap Darurat Bila Mengalami Kecelakaan Berat	103
Tabel 4.42	Kesulitan Dalam Tanggap Darurat Kecelakaan	106
Tabel 4.43	Keberadaan Alat Pemadam Kebakaran Dalam Kendaraan	107
Tabel 4.44	Keberadaan Perlengkapan P3K Dalam Kendaraan	107
Tabel 4.45	Perlengkapan Tanggap Darurat Yang Tersedia	109
Tabel 4.46	Komponen Yang Diperiksa	110
Tabel 4.47	Tindakan Bila Terdapat Permasalahan Pada Kendaraan	111

DAFTAR GAMBAR

	Judul Gambar	Hal
Gambar 2.1	Contoh Dokumen Tanggap Darurat	29
Gambar 3.1	Metode Pelaksanaan Penelitian	54
Gambar 4.1	Distribusi Usia Responden	67
Gambar 4.2	Distribusi Pendidikan Responden	67
Gambar 4.3	Distribusi Kepemilikan SIM	68
Gambar 4.4	Domisili Responden	69
Gambar 4.5	Pengalaman Mengikuti Pelatihan Safety Driving	70
Gambar 4.6	Lama Pengalaman Mengemudi Angkutan Barang	71
Gambar 4.7	Lama Bekerja Pada Perusahaan Terakhir	71
Gambar 4.8	Jumlah Muatan yang Dibawa	74
Gambar 4.9	Jumlah Jenis Muatan yang Dibawa Responden	74
Gambar 4.10	Jenis Kendaraan yg digunakan Responden Selama Kurun Waktu 3 tahun terakhir	75
Gambar 4.11	Jenis Kendaraan yg digunakan Responden Saat Ini	76
Gambar 4.12	Sistem Pembayaran	77
Gambar 4.13	Kewajiban Pengemudi	78
Gambar 4.14	Lama Perjalanan Sebelum Melakukan Istirahat	79
Gambar 4.15	Waktu Yang Dibutuhkan Untuk Satu Kali Istirahat	80
Gambar 4.16	Pengalaman Responden Dalam Mengangkut Muatan Berlebih	80
Gambar 4.17	Frekuensi Mengangkut Muatan Berlebih	81
Gambar 4.18	Pengalaman Dalam Menggunakan Kendaraan Over Dimension	82
Gambar 4.19	Penggunaan Kendaraan Over Dimension Pada Saat Ini	82
Gambar 4.20	Keberadaan Awak Kendaraan/Kenek Yang Membantu Perjalanan	83
Gambar 4.21	Pengalaman Pelanggaran Lalu Lintas	83
Gambar 4.22	Jenis-jenis Pelanggaran Lalu Lintas Yang Pernah Dilakukan	84
Gambar 4.23	Kejadian Berbahaya yang Pernah Dialami	85

Gambar 4.24	Kondisi Darurat yang Pernah Dialami	86
Gambar 4.25	Tindakan yang Dilakukan Ketika Mengalami Kondisi Darurat	86
Gambar 4.26	Keberadaan Peraturan Tentang Kerusakan Kendaraan	87
Gambar 4.27	Jenis Kerusakan Kendaraan yang pernah Dialami	88
Gambar 4.28	Langkah yang Diambil Bila Mengalami Pecah Ban	89
Gambar 4.29	Waktu yang Dibutuhkan Untuk Mengatasi Pecah Ban	90
Gambar 4.30	Kesulitan Dalam Perbaikan Pecah Ban	90
Gambar 4.31	Langkah yang Diambil Bila Mengalami Gangguan Sistem Kopling	91
Gambar 4.32	Waktu yang Dibutuhkan Untuk Gangguan Sistem Kopling	92
Gambar 4.33	Kesulitan Dalam Perbaikan Gangguan Sistem Kopling	92
Gambar 4.34	Langkah yang Diambil Bila Mengalami Kerusakan Patah As	93
Gambar 4.35	Waktu yang Dibutuhkan Untuk Kerusakan Patah As	94
Gambar 4.36	Kesulitan Dalam Perbaikan Kerusakan Patah As	94
Gambar 4.37	Langkah yang Diambil Bila Mengalami Gangguan Sistem Rem	95
Gambar 4.38	Waktu yang Dibutuhkan Untuk Mengatasi Gangguan Sistem Rem	96
Gambar 4.39	Kesulitan Dalam Perbaikan Mengatasi Gangguan Sistem Rem	96
Gambar 4.40	Langkah yang Diambil Bila Mengalami Kerusakan Mesin	97
Gambar 4.41	Waktu yang Dibutuhkan Untuk Gangguan Kerusakan Mesin	98
Gambar 4.42	Kesulitan Dalam Perbaikan Gangguan Kerusakan Mesin	98
Gambar 4.43	Keterlibatan Perusahaan Dalam Menangani Kerusakan Kendaraan	99
Gambar 4.44	Keberadaan Peraturan Tentang Tanggap Darurat Kecelakaan	100
Gambar 4.45	Pengalaman Kecelakaan	100
Gambar 4.46	Jenis Kecelakaan yang Dialami	101
Gambar 4.47	Tipe Kecelakaan Terberat yang Dialami	101
Gambar 4.48	Tanggap Darurat Bila Mengalami Kecelakaan Ringan	102
Gambar 4.49	Tanggap Darurat Bila Mengalami Kecelakaan Sedang	103
Gambar 4.50	Tanggap Darurat Bila Mengalami Kecelakaan Berat	104
Gambar 4.51	Penyebab Kecelakaan	104
Gambar 4.52	Waktu Terjadinya Kecelakaan	105
Gambar 4.53	Jumlah Kendaraan Yang Terlibat Kecelakaan	105
Gambar 4.54	Kesulitan Dalam Tanggap Darurat Kecelakaan	106

Gambar 4.55	Keberadaan Alat Pemadam Kebakaran Dalam Kendaraan	107
Gambar 4.56	Keberadaan Perlengkapan P3K Dalam Kendaraan	108
Gambar 4.57	Keberadaan Instruksi Tentang Tanggap Darurat	108
Gambar 4.58	Perlengkapan Tanggap Darurat Yang Tersedia	109
Gambar 4.59	Keberadaan Formulir Pemeriksaan Kondisi Kendaraan dan Muatan	110
Gambar 4.60	Komponen Yang Diperiksa	111

BAB - 1

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Data dari Korlantas Polri yang dipublikasikan Kementerian Perhubungan menunjukkan bahwa angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia mencapai 103.645 Kasus pada tahun 2021, lebih tinggi dibandingkan tahun 2020 yang sebanyak 100.028 kasus. Jumlah korban meninggal dunia pada tahun 2021 sebanyak 25.266 korban jiwa, korban luka berat 10.553 orang, dan korban luka ringan 117.913 orang dengan kerugian materi mencapai Rp246 miliar. Berdasarkan jenis kendaraan yang terlibat, keterlibatan kasus kecelakaan lalu lintas yang paling tinggi adalah sepeda motor dengan persentase 73%. Urutan kedua adalah angkutan barang dengan persentase 12%.

Kecelakaan lalu lintas yang melibatkan angkutan barang antara lain disebabkan oleh kendaraan dan/atau pengemudi angkutan barang seperti kendaraan terguling akibat kecelakaan, kendaraan terbakar, kendaraan rusak akibat patah as yang mengakibatkan muatan tumpah, kemacetan dan pengalihan arus lalu lintas.

Undang - Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 203, ayat (1), mengamanatkan “Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, dan Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 pada Bab XI, Bag keempat pasal 208 ayat (1) mengamanatkan Pembina lalu lintas dan angkutan jalan bertanggung jawab membangun dan mewujudkan budaya keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Dalam upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas perlu dilakukan berbagai upaya dan langkah – langkah baik yang sifatnya preventif, edukatif maupun kuratif.

Penelitian ini dilaksanakan untuk mengetahui kondisi penanganan tanggap darurat oleh pengemudi angkutan barang umum terhadap kerusakan kendaraan dan kecelakaan sehingga dapat digunakan untuk meningkatkan kemampuan pengemudi angkutan barang umum dalam mengantisipasi tanggap darurat.

1.2 TUJUAN

Tujuan penelitian adalah :

- a. Mengetahui kondisi penanganan tanggap darurat oleh pengemudi angkutan barang umum terhadap kerusakan kendaraan dan kecelakaan
- b. Rekomendasi peningkatan kemampuan pengemudi angkutan barang umum dalam mengantisipasi tanggap darurat.

1.3 RUANG LINGKUP KEGIATAN

Ruang lingkup pekerjaan sebagai berikut:

1. Studi literatur terhadap Penanganan Tanggap Darurat Pengemudi Angkutan Barang.
2. Melakukan pengumpulan data primer dan sekunder tentang Penanganan Tanggap Darurat Pengemudi Angkutan Barang.
3. Kompilasi dan identifikasi data terhadap potensi keadaan darurat yang mungkin timbul dalam kegiatan operasi angkutan barang umum.
4. Melakukan analisis penanganan tanggap darurat pengemudi angkutan barang umum terhadap kerusakan kendaraan dan kecelakaan.

1.4 LOKASI SURVEI

Lokasi survei kegiatan adalah di DKI Jakarta.

1.5 WAKTU PENCAPAIAN KEGIATAN

Waktu yang diperlukan untuk melaksanakan kegiatan ini adalah 120 hari kalender atau 4 (empat) bulan pada tahun anggaran tahun 2021/2022.

BAB - 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 DASAR HUKUM

Dasar Hukum dalam pelaksanaan kegiatan ini mengacu ketentuan yang berlaku yang meliputi:

- a. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan
- b. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.
- c. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- d. Instruksi Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. IM 1 Tahun 2013 tentang Rencana Aksi Peningkatan Keselamatan Transportasi untuk melaksanakan aksi peningkatan keselamatan transportasi pada aspek manajemen transportasi dan melaksanakan aksi peningkatan keselamatan transportasi pada aspek SDM.
- e. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- f. PM 85 Tahun 2018 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum
- g. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan.
- h. Peraturan Dirjen Hubdat No. KP.972/AJ.502/DRJD/2020 Fasilitas Tanggap Darurat Kendaraan Bermotor.

2.2 PERATURAN ANGKUTAN BARANG DI INDONESIA

2.2.1 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dalam ketentuan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 1 butir 23, pengemudi adalah orang yang

mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM).

UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, Pasal 105 tentang Ketertiban dan Keselamatan dalam tata cara berlalu lintas menyatakan bahwa setiap orang yang menggunakan Jalan wajib:

- a berperilaku tertib; dan/atau
- b mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan.

Kewajiban pengemudi menurut Pasal 106 UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ adalah:

1. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
2. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.
3. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan.
4. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan:
 - a. rambu perintah atau rambu larangan;
 - b. Marka Jalan;
 - c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
 - d. gerakan Lalu Lintas;
 - e. berhenti dan Parkir;
 - f. peringatan dengan bunyi dan sinar;
 - g. kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
 - h. tata cara pengandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.
5. Pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib menunjukkan:
 - a. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
 - b. Surat Izin Mengemudi;
 - c. bukti lulus uji berkala; dan/atau
 - d. tanda bukti lain yang sah.

6. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.

Rute angkutan barang diatur pada pasal 125 UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ yang menyebutkan bahwa Pengemudi Kendaraan Bermotor angkutan barang wajib menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan

Terkait dengan aspek sumber daya manusia, peraturan ini mengatur tentang persyaratan pengemudi dengan dasar Hukum: UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ yaitu :

1. Telah memiliki SIM untuk angkutan umum sesuai dengan peruntukannya
 - Surat Izin Mengemudi A Umum berlaku untuk mengemudikan kendaraan bermotor umum dan barang dengan jumlah berat yang diperbolehkan tidak melebihi 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram;
 - Surat Izin Mengemudi B I Umum berlaku untuk mengemudikan kendaraan penumpang dan barang umum dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram; dan
 - Surat Izin Mengemudi B II Umum berlaku untuk mengemudikan Kendaraan penarik atau Kendaraan Bermotor dengan menarik kereta tempelan atau gandengan dengan berat yang diperbolehkan untuk kereta tempelan atau gandingan lebih dari 1.000 (seribu) kilogram.
2. Sertifikat mengikuti Pendidikan dan pelatihan bidang pengawakan angkutan umum.
3. Sertifikat mengikuti Pendidikan dan pelatihan pengemudi angkutan umum.
4. Mampu berkomunikasi dan bekerjasama dengan baik di tempat kerjanya.
5. Pengetahuan tentang K3 dan lalu lintas.
6. Memiliki pengetahuan tentang kendaraan.
7. Memiliki pengetahuan tentang keselamatan berlalu lintas.
8. Memiliki pengetahuan tentang tata cara pemuatan dan pengangkutan.
9. Lulus uji teori dan praktek untuk mengemudikan angkutan umum.
10. Telah melakukan pengecekan minimal pengecekan tekanan darah, tes urin dan alkohol dalam waktu tertentu secara periodic sebelum berangkat saat beroperasi dan sesudah operasi yang dibuktikan dengan surat keterangan berbadan sehat dari dokter.

11. Telah melakukan pengecekan minimal pengecekan kondisi fisikologis sekurang-kurangnya 1 (satu) tahun sekali.

12. Memiliki surat keterangan sehat jiwa dari psikolog.

UU No. 22 tahun 2009 tentang LLAJ Pasal 137 menyebutkan bahwa Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor wajib menggunakan kendaraan barang.

Kendaraan barang dilarang digunakan untuk angkutan orang, kecuali:

- a. rasio Kendaraan Bermotor untuk angkutan orang, kondisi geografis, dan prasarana jalan di provinsi/kabupaten/kota belum memadai;
- b. untuk pengerahan atau pelatihan Tentara Nasional Indonesia dan/atau Kepolisian Negara Republik Indonesia; atau
- c. kepentingan lain berdasarkan pertimbangan Kepolisian Negara Republik Indonesia dan/atau Pemerintah Daerah.

Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum terdiri atas angkutan barang umum; dan angkutan barang khusus.

Angkutan barang umum adalah angkutan barang pada umumnya, yaitu barang yang tidak berbahaya dan tidak memerlukan sarana khusus.

Pengangkutan barang umum harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

1. prasarana Jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas Jalan;
2. tersedia pusat distribusi logistik dan/atau tempat untuk memuat dan membongkar barang; dan
3. menggunakan kendaraan barang.

2.2.2 PP No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan memberikan definisi mendasar tentang Angkutan Barang sebagai berikut:

A. Angkutan Barang

Angkutan barang dengan menggunakan Kendaraan Bermotor wajib menggunakan Kendaraan Barang. Dalam hal memenuhi persyaratan teknis, Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor dapat menggunakan Kendaraan Penumpang, Kendaraan Bus, atau sepeda motor.

Pemerintah, pemerintah daerah provinsi, dan pemerintah daerah kabupaten/kota menjamin tersedianya Angkutan umum untuk barang yang dilakukan dalam hal:

- a. menjaga ketersediaan dan kelangsungan pelayanan Angkutan barang;
- b. penanganan kondisi darurat; dan
- c. tidak terdapat pelayanan oleh pihak swasta.

Angkutan barang dengan menggunakan Kendaraan Penumpang, Kendaraan Bus, atau sepeda motor harus memperhatikan faktor keselamatan.

Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum terdiri atas:

1. Angkutan barang umum;
Angkutan barang umum merupakan Angkutan barang pada umumnya yang tidak berbahaya dan tidak memerlukan sarana khusus.
2. Angkutan barang khusus.
Angkutan barang khusus merupakan angkutan yang menggunakan kendaraan barang yang dirancang khusus sesuai dengan sifat dan bentuk barang yang diangkut.

Barang khusus terdiri atas:

1. barang berbahaya;
Angkutan barang khusus berbahaya yang memerlukan sarana khusus paling sedikit:
 - a. barang yang mudah meledak;
 - b. gas mampat, gas cair, gas terlarut pada tekanan atau temperatur tertentu;
 - c. cairan mudah menyala;
 - d. padatan mudah menyala;
 - e. bahan penghasil oksidan;
 - f. racun dan bahan yang mudah menular;
 - g. barang yang bersifat radioaktif;
 - h. barang yang bersifat korosif; dan/atau
 - i. barang khusus berbahaya lainnya.
2. barang tidak berbahaya,
Angkutan barang khusus tidak berbahaya yang memerlukan sarana khusus paling sedikit:

- a. benda yang berbentuk curah atau cair;
- b. peti kemas;
- c. tumbuhan;
- d. hewan hidup; dan/atau
- e. alat berat.

B. Dokumen Angkutan Barang

Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum wajib dilengkapi dengan dokumen yang meliputi:

1. surat muatan barang;
Perusahaan Angkutan Umum yang mengangkut barang wajib membuat surat muatan barang sebagai bagian dokumen perjalanan.
2. surat perjanjian pengangkutan barang.
Perusahaan Angkutan Umum yang mengangkut barang wajib membuat surat perjanjian pengangkutan barang.

C. Pengawasan Muatan Angkutan Barang

Pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai:

1. tata cara pemuatan;
Tata cara pemuatan dilaksanakan dengan mempertimbangkan:
 - a. penempatan muatan pada ruang muatan;
 - b. distribusi beban;
 - c. tata cara pengikatan muatan;
 - d. tata cara pengemasan; dan
 - e. tata cara pemberian label atau tanda.
2. daya angkut;
Daya angkut ditetapkan berdasarkan jumlah berat yang diizinkan dan/atau jumlah berat kombinasi yang diizinkan.
3. dimensi kendaraan;
Dimensi kendaraan merupakan dimensi utama Kendaraan Bermotor yang meliputi panjang, lebar, tinggi, julur depan dan julur belakang Kendaraan Bermotor sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

4. kelas jalan yang dilalui.

Kelas jalan yang dilalui ditentukan berdasarkan rambu kelas jalan.

Untuk mengawasi pemenuhan terhadap di atas dilakukan pengawasan muatan Angkutan barang. Pengawasan muatan Angkutan barang dilakukan dengan menggunakan alat pengawasan dan pengamanan jalan yang terdiri atas:

- a. alat penimbangan yang dipasang secara tetap; atau
- b. alat penimbangan yang dapat dipindahkan.

Pengawasan muatan Angkutan barang dengan alat penimbangan yang dipasang secara tetap digunakan untuk melakukan pengawasan terhadap semua Kendaraan Barang.

Pengawasan dikecualikan untuk:

- a. Angkutan peti kemas;
- b. Kendaraan tangki bahan bakar minyak dan /atau bahan bakar gas;
- c. Angkutan barang berbahaya; dan
- d. alat berat.

2.2.3 PP No. 37 tahun 2017 tentang Keselamatan LLAJ

Pertimbangan yang menjadi latar belakang penetapan PP Nomor 37 tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah untuk melaksanakan ketentuan Pasal 205 dan Pasal 207 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perlu menetapkan Peraturan Pemerintah tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Ruang lingkup dalam Peraturan Pemerintah ini mengatur mengenai Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ), pelaksanaan dan pengendalian pelaksanaan RUNK LLAJ yang dilaksanakan terkordinasi dalam wadah Forum Lalu lintas dan Angkutan Jalan dengan menggunakan Manajemen Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kewajiban perusahaan angkutan umum yang terdiri dari sistem manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum dan alat pemberi informasi kecelakaan lalu lintas, dan pengawasan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Agar pelaksanaan RUNK LLAJ tersebut dapat dilaksanakan secara terkoordinasi dan memastikan terlaksananya program keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan maka diselenggarakan manajemen keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang unsurnya

terdiri atas pencapaian sasaran dan hasil yang diinginkan yang telah ditetapkan dalam RUNK LLAJ, tindakan langsung untuk mewujudkan keselamatan, serta dukungan fungsi yang dibutuhkan untuk melakukan tindakan langsung dalam upaya pencapaian sasaran.

Dalam pelaksanaan manajemen keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan pengawasan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan melalui audit, inspeksi, serta pengamatan dan pemantauan.

Peraturan Pemerintah ini mengatur mengenai:

- Perencanaan KLLAJ;
- pelaksanaan dan pengendalian KLLAJ;
- Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
- alat pemberi informasi Kecelakaan Lalu Lintas; dan
- pengawasan KLLAJ.

A. Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya KLLAJ. Untuk menjamin KLLAJ RUNK LLAJ yang memuat:

- visi dan misi;
- sasaran;
- kebijakan;
- strategi; dan
- Program Nasional KLLAJ.

Program Nasional KLLAJ terdiri atas 5 (lima) pilar keselamatan yang meliputi:

- pilar 1 (satu) yaitu sistem yang berkeselamatan;
Penyusunan pilar 1 dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perencanaan pembangunan nasional.
- pilar 2 (dua) yaitu jalan yang berkeselamatan;
Penyusunan pilar 2 dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan.
- pilar 3 (tiga) yaitu kendaraan yang berkeselamatan;
Penyusunan pilar 3 dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

- pilar 4 (empat) yaitu pengguna jalan yang berkeselamatan;
Penyusunan pilar 4 dikoordinasikan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- pilar 5 (lima) yaitu penanganan korban kecelakaan.
Penyusunan pilar 5 dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang kesehatan.

Penyusunan pilar 1 sampai dengan pilar 5 melibatkan kementerian/lembaga terkait dan dapat melibatkan pemangku kepentingan. Penyusunan Program Nasional KLLAJ dengan memperhatikan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN).

RUNK LLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, ditetapkan dengan Peraturan Presiden, berlaku selama 20 (dua puluh) tahun. RUNK LLAJ dapat dievaluasi setiap 5 (lima) tahun atau sewaktu-waktu bila diperlukan.

Untuk melaksanakan RUNK LLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, perlu disusun dan dilaksanakan RAK LLAJ oleh:

- Kementerian/Lembaga sesuai dengan kewenangannya;
- Pemerintah Provinsi; dan
- Pemerintah Kabupaten/Kota.
- Badan usaha dan masyarakat dapat berpartisipasi dalam penyusunan dan pelaksanaan RAK LLAJ.

Pelaksanaan dan pengendalian RUNK LLAJ, RAK LLAJ Kementerian/Lembaga, RAK LLAJ Provinsi, dan RAK LLAJ Kabupaten/Kota dilakukan secara terkoordinasi oleh penanggung jawab pilar keselamatan dengan menggunakan Manajemen KLLAJ.meliputi:

- pencapaian sasaran atau hasil yang diinginkan;
- pelaksanaan tindakan langsung secara sinergi; dan
- pemberian dukungan fungsi.

Koordinasi diselenggarakan melalui Forum LLAJ sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pencapaian sasaran atau hasil yang diinginkan berupa penurunan tingkat fatalitas akibat kecelakaan dan biaya sosial sebagai dampak kecelakaan lalu lintas. dilakukan dengan melaksanakan tindakan langsung secara sinergi melalui:

- pemenuhan persyaratan laik fungsi jalan;
- pemenuhan persyaratan keselamatan kendaraan bermotor;
- pemenuhan persyaratan penyelenggaraan kompetensi pengemudi kendaraan bermotor;
- penegakan hukum ketentuan keselamatan berlalu lintas; dan
- penanganan korban kecelakaan.

Dalam melaksanakan tindakan langsung secara sinergi harus didukung fungsi:

- koordinasi;
- regulasi;
- pendanaan;
- promosi/sosialisasi;
- kerja sama dalam rangka pertukaran ilmu pengetahuan dan teknologi Keselamatan Lalu Lintas; dan/atau
- penelitian dan pengembangan KLLAJ.

Pemenuhan persyaratan laik fungsi jalan paling sedikit dilakukan dengan cara:

- melaksanakan pembangunan jalan sesuai dengan persyaratan keselamatan;
- melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan;
- melakukan uji laik fungsi jalan;
- melaksanakan pemantauan dan penilaian kondisi jalan;
- melakukan inspeksi jalan; dan
- melakukan audit jalan.

Pemenuhan persyaratan keselamatan kendaraan bermotor paling sedikit melalui:

- pelaksanaan uji tipe kendaraan bermotor;
- penerbitan sertifikat uji tipe kendaraan bermotor;
- penerbitan surat registrasi uji tipe kendaraan bermotor;
- pelaksanaan akreditasi unit pengujian kendaraan bermotor;
- pelaksanaan kalibrasi peralatan uji;
- pelaksanaan sertifikasi kompetensi penguji kendaraan bermotor; dan
- pelaksanaan inspeksi, audit, dan pemantauan unit pelaksana uji berkala kendaraan bermotor, unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor dan terminal.

Pemenuhan persyaratan penyelenggaraan kompetensi pengemudi kendaraan bermotor paling sedikit melalui pelaksanaan:

- akreditasi satuan penyelenggara administrasi penerbit surat izin mengemudi;
- norma, standar, prosedur, dan kriteria untuk pendidikan dan pelatihan pengemudi;
- sertifikasi kompetensi penguji surat izin mengemudi;
- pengujian surat izin mengemudi;
- penerbitan surat izin mengemudi;
- pencabutan dan pemblokiran surat izin mengemudi; dan
- inspeksi, audit, dan pemantauan.

Penegakan hukum ketentuan persyaratan keselamatan berlalu lintas paling sedikit dilakukan terhadap pelanggaran:

- persyaratan keselamatan jalan;
- tata cara berlalu lintas;
- persyaratan mengemudi;
- persyaratan teknis dan laik jalan;
- tata cara muat; dan
- pelaksanaan uji kendaraan bermotor.

Penanganan korban kecelakaan paling sedikit memuat:

- pemberian pertolongan pertama pada korban kecelakaan di lokasi kejadian;
- evakuasi korban dari lokasi kejadian ke pusat kesehatan masyarakat atau rumah sakit terdekat;
- pengobatan korban;
- perawatan korban;
- rehabilitasi korban; dan
- sistem pembiayaan dan/atau penjaminan penanganan korban.

Pelaksanaan tindakan langsung secara bersinergi dilaksanakan berdasarkan kewenangan di bidang jalan, bidang sarana prasarana, bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi serta bidang kesehatan.

Pemenuhan persyaratan laik fungsi jalan provinsi, kabupaten/kota paling sedikit dilakukan dengan cara:

- melaksanakan pembangunan jalan;
- melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan;
- melakukan uji laik fungsi jalan;
- melaksanakan pemantauan dan penilaian kondisi jalan;
- melakukan inspeksi jalan; dan
- melakukan audit jalan.

Pemenuhan persyaratan keselamatan kendaraan bermotor provinsi, kabupaten/kota paling sedikit melalui:

- pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor;
- penerbitan kartu uji kendaraan bermotor;
- penerbitan tanda uji kendaraan bermotor; dan
- pelaksanaan akreditasi unit pengujian kendaraan bermotor.
- Pemenuhan persyaratan penyelenggaraan kompetensi Pengemudi kendaraan bermotor provinsi, kabupaten/kota paling sedikit melalui pelaksanaan:
 - pengujian surat izin mengemudi;
 - pelaksanaan penerbitan surat izin mengemudi;
 - pelaksanaan pencabutan dan pemblokiran surat izin mengemudi; dan
 - pelaksanaan inspeksi, audit, dan pemantauan.

Penegakan hukum ketentuan persyaratan keselamatan berlalu lintas provinsi, kabupaten/ kota paling sedikit dilakukan terhadap pelanggaran:

- persyaratan keselamatan jalan;
- tata cara berlalu lintas;
- persyaratan mengemudi;
- persyaratan teknis dan laik jalan;
- tata cara muat; dan
- pelaksanaan uji kendaraan bermotor.

Penanganan korban kecelakaan provinsi, kabupaten/kota paling sedikit memuat:

- pemberian pertolongan pertama pada korban kecelakaan di lokasi kejadian;
- evakuasi korban dari lokasi kejadian ke pusat kesehatan masyarakat atau rumah sakit terdekat;

- pengobatan korban;
- perawatan korban;
- rehabilitasi korban; dan
- penjaminan biaya penanganan korban.

Pelaksanaan tindakan langsung secara bersinergi dilaksanakan berdasarkan kewenangan pemerintah daerah provinsi, pemerintah daerah kabupaten/kota.

B. Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum

Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum meliputi:

1. Komitmen dan Kebijakan

Komitmen dan kebijakan dinyatakan dalam visi, misi, kebijakan, dan sasaran perusahaan yang ingin dicapai untuk meningkatkan kinerja keselamatan dalam pelayanan angkutan umum.

2. Pengorganisasian

Pengorganisasian berisi struktur organisasi, tugas dan fungsi unit organisasi perusahaan angkutan umum.

3. Manajemen Bahaya dan Risiko

Manajemen bahaya dan risiko merupakan standar prosedur operasi untuk: menetapkan prosedur analisa risiko; melakukan analisa risiko setiap kegiatan; mendokumentasikan semua hasil analisa risiko; dan melakukan pengendalian risiko.

4. Fasilitas Pemeliharaan dan Perbaikan Kendaraan Bermotor

Fasilitas pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor berupa tersedianya fasilitas penyimpanan suku cadang serta pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor yang digunakan untuk mendukung kegiatan perusahaan.

5. Dokumentasi dan Data

Dokumentasi dan data berupa tersedianya dokumentasi dan data terkait dengan penyelenggaraan kegiatan operasional perusahaan dalam mendukung pencapaian kinerja keselamatan.

6. Peningkatan Kompetensi dan Pelatihan

Peningkatan kompetensi dan pelatihan berupa: terpenuhinya persyaratan kompetensi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan adanya

program pelatihan bagi tenaga kerja sesuai dengan kebutuhan terutama bidang pekerjaan yang mengandung risiko tinggi secara berkala.

7. Tanggap Darurat

Tanggap darurat berupa standar prosedur operasi untuk menghadapi setiap keadaan darurat yang meliputi: pengembangan dan penerapan manajemen tanggap darurat; identifikasi semua potensi keadaan darurat yang mungkin timbul dalam kegiatan operasi; dan sistem manajemen krisis dan tanggap darurat.

8. Pelaporan Kecelakaan Internal

Pelaporan kecelakaan internal merupakan laporan setiap kecelakaan lalu lintas yang memuat: lokasi kejadian kecelakaan; kondisi lingkungan sekitar tempat kejadian kecelakaan; dan identifikasi faktor penyebab kecelakaan.

9. Monitoring dan Evaluasi

Monitoring dan evaluasi merupakan kegiatan tinjau ulang yang dilakukan secara berkala dalam waktu 3 (tiga) bulan untuk mengetahui kelemahan dan kelebihan pelaksanaan keselamatan dalam perusahaan.

10. Pengukuran Kinerja

Pengukuran kinerja merupakan kegiatan berkala untuk mengetahui tingkat keselamatan pelayanan angkutan yang dinyatakan dengan:

- Ratio antara jumlah kejadian kecelakaan dengan kendaraan kilometer; dan
- Ratio antara korban kecelakaan dengan kejadian kecelakaan.

Perusahaan harus membuat, mengembangkan, dan melaksanakan standar prosedur operasi pemantauan dan pengukuran kinerja keselamatan secara berkala dan mendokumentasikan hasilnya.

Perusahaan Angkutan Umum wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dengan berpedoman pada RUNK LLAJ.

Pembuatan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dilakukan dalam jangka waktu paling lama 3 (tiga) bulan sejak izin penyelenggaraan angkutan umum diberikan. Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum yang telah dibuat dilaporkan kepada pemberi izin penyelenggaraan angkutan umum sesuai dengan kewenangannya.

Pada pasal 29 dijelaskan bahwa dalam pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 dilakukan:

1. penilaian oleh Pemerintah;
2. pemberian bimbingan teknis dan bantuan teknis; dan
3. pengawasan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

Pasal 30 menyebutkan bahwa penyempurnaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 dapat dilakukan dalam hal:

1. perubahan RUNK LLAJ yang berpengaruh pada perusahaan angkutan;
2. perubahan teknologi; dan
3. perubahan manajemen perusahaan angkutan;

Penyempurnaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaporkan kembali kepada menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

Pada Pasal 31 menyebutkan bahwa Perusahaan Angkutan Umum yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 dikenai sanksi administratif berupa:

1. peringatan tertulis;
2. pembekuan izin; dan
3. pencabutan izin.

Sanksi administratif diberikan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, gubernur, dan bupati/walikota sesuai kewenangan.

Dalam pasal 32 dijelaskan mengenai sanksi administratif berupa peringatan tertulis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 dikenai paling banyak 2 (dua) kali dengan jangka waktu masing-masing 30 (tiga puluh) hari.

Dalam hal pemegang izin tetap tidak melaksanakan kewajiban setelah berakhirnya jangka waktu, dikenai pembekuan izin berupa pembekuan kartu pengawasan.

Dalam jangka waktu 60 (enam puluh) hari sejak pemegang izin tetap tidak melaksanakan kewajiban setelah berakhirnya jangka waktu, dikenai pembekuan izin berupa pembekuan kartu pengawasan.

Ketentuan mengenai pembekuan izin dan pencabutan izin dilaksanakan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 33 menjelaskan bahwa Pemerintah dan Pemerintah Daerah melaksanakan pembinaan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum yang dilaksanakan oleh perusahaan angkutan umum.

Dalam rangka pembinaan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan menyiapkan pedoman pembuatan, pelaksanaan, dan penyempurnaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

Pembinaan sebagaimana dimaksud meliputi:

1. pelaksanaan penilaian Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
2. pemberian bimbingan teknis dan bantuan teknis; dan
3. pengawasan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum melalui audit, inspeksi, dan pengamatan dan pemantauan.

Pasal 34 menjelaskan bahwa ketentuan lebih lanjut mengenai pedoman Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dan tata cara pembinaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 diatur dengan Peraturan Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

Bagian Kedua peraturan pemerintah ini dibahas mengenai Alat Pemberi Informasi Kecelakaan Lalu lintas yang meliputi peralatan dan persyaratannya.

Dalam pasal 35 diterangkan bahwa kendaraan bermotor umum harus dilengkapi dengan alat pemberi informasi terjadinya kecelakaan lalu lintas ke pusat kendali sistem keselamatan LLAJ. Alat pemberi informasi kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud merupakan perangkat elektronik yang berfungsi untuk menyampaikan

informasi dan melakukan komunikasi dengan menggunakan isyarat, gelombang radio, dan/atau gelombang satelit untuk memberikan informasi dan komunikasi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Sedangkan pada pasal 36 diterangkan mengenai Alat Pemberi Informasi Kecelakaan Lalu Lintas harus memenuhi persyaratan:

1. gelombang harus dapat diterima tanpa terputus-putus dalam segala cuaca;
2. secara otomatis dapat mengirimkan sinyal ke pusat kendali;
3. dapat menyimpan data yang setiap saat dapat digunakan sebagai bahan analisa;
4. tetap berfungsi dalam kondisi terendam air dan terbakar; dan
5. didukung oleh jaringan penyelenggara telekomunikasi.

2.2.4 PM 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Keselamatan merupakan suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.

Penyelenggara sarana dan prasarana serta sumber daya manusia bidang lalu lintas dan angkutan jalan wajib memenuhi standar keselamatan. Standar keselamatan bidang lalu lintas dan angkutan jalan, merupakan acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Di dalam Peraturan Menteri ini diuraikan Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan meliputi:

1. Aspek Sarana

a. Persyaratan Teknis:

Dasar Hukum: Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan; Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 64 Tahun 1993 tentang Persyaratan Teknis Pemakaian Bahan Bakar Gas Pada Kendaraan Bermotor.

b. Persyaratan laik jalan kendaraan

Dasar Hukum: Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.63 Tahun 1993 tentang Persyaratan Ambang Batas Laik Jalan Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan, Karoseri dan Bak Muatan serta Komponen-Komponennya.

- c. Peralatan Keselamatan dan Informasi Tanggap Darurat
Dasar Hukum: Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan; Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor SK.1763/AJ.501/DRJD/2003 tentang Petunjuk Teknis Tanggap Darurat Kecelakaan Bermotor Angkutan Penumpang.
 - d. Alat pembatas kecepatan
 - e. Alat pengontrol kendaraan (*gps, tacholink*)
 - f. Pintu Keluar dan atau Masuk Penumpang
 - g. Ban
 - h. Pegangan Tangan (*hand grip*)
 - i. Tidak ada pintu keluar masuk pengemudi kecuali untuk mobil bus kecil
 - j. Kelistrikan untuk audio visual
 - k. Pengujian Berkala
 - l. Pemeriksaan Rutin
 - m. Umur kendaraan
2. Aspek Prasarana
- a. Perlengkapan Jalan, dengan dasar hukum:
 - 1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Pasal 25).
 - 2) PP No. 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.(Pasal 26).
 - 3) Peraturan Menteri Perhubungan No. 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas.
 - 4) Peraturan Menteri Perhubungan No. 34 tahun 2014 tentang Marka Jalan.
 - 5) Peraturan Menteri Perhubungan No. 49 tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.
 - 6) Keputusan Menteri Perhubungan No. 5 Tahun 1995 Tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan.
 - 7) Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan darat No. SK.7234/AJ.401/DRJD/2013 Tentang Petunjuk Teknis Perlengkapan Jalan :
 - a) Lampiran VI Rambu Lalu Lintas Jalan;
 - b) Lampiran VIIa Tentang Marka Jalan;
 - c) Lampiran I Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;

- d) Lampiran VIII. Lampu Penerangan Jalan dengan Solar Cell
- b. Fasilitas Pendukung, dengan dasar hukum:
- 1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Pasal 25).
 - 2) PP No. 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (Pasal 26)
 - 3) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 65 Tahun 1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. (Pasal 3)
 - 4) Peraturan Menteri Perhubungan No. 34 tahun 2014 tentang Marka Jalan.
 - 5) Keputusan Direktur Jenderal Bina Marga No. 74/KPTS/Db1999 Tahun 1999 Tentang persyaratan aksesibilitas pada jalan umum.
 - BAB II: Ketentuan Umum, Persyaratan Pemilihan Bahan
 - BAB III: Persyaratan Teknis Penerapan, Tempat Penyeberangan Sebidang
- c. Terminal, dengan dasar hukum:
- 1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (Pasal 33 – Pasal 42)
 - 2) Peraturan Pemerintah No. 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Jaringan Jalan.(Pasal 58 – Pasal 68)
- d. Pool, dengan dasar hukum:
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor:SK.75/AJ.601/D RJD/2003 tentang Penyelenggaraan Pool Dan Agen Perusahaan Otobus (PO). (Pasal 4)
3. Standar Operasional Sebelum Kendaraan Operasi, meliputi
- Dokumen Administrasi kendaraan;
 - Dokumen Administrasi Awak;
 - Dokumen Perjalanan; dan
 - Persiapan operasi kendaraan dan awak angkutan.
4. Standar Operasional Saat Kendaraan Operasi, meliputi
- Kepatuhan terhadap tata tertib berlalu lintas;
 - Kepatuhan Pengoperasian;
 - Panduan saat keadaan darurat; dan 1
 - Pertolongan pertama pada kecelakaan.
5. Standar Operasional Sesudah Kendaraan Operasi, meliputi

- Awak kendaraan wajib menyerahkan dokumen operasi;
- Awak kendaraan wajib melaporkan permasalahan teknis dan operasional kendaraan selama beroperasi; dan
- Mempersiapkan kendaraan untuk siap beroperasi kembali.

2.2.5 PM 85 Tahun 2018 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia PM 85 Tahun 2018 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum merupakan pedoman dan tata cara pembinaan pelaksanaan dan penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum untuk memastikan tata kelola keselamatan dalam penyelenggaraan angkutan umum sesuai dengan standar keselamatan yang ditetapkan. Peraturan Menteri ini dibuat untuk memberikan pedoman bagi Perusahaan Angkutan Umum dalam menyusun Sistem Manajemen Keselamatan.

Ruang lingkup pengaturan dalam Peraturan Menteri ini meliputi:

- a. pedoman penyusunan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
- b. tata cara pembinaan pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum; dan
- c. sanksi administratif.

Perusahaan Angkutan Umum wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dengan berpedoman pada RUNK LLAJ.

Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dibuat dalam paling lama 3 (tiga) bulan sejak izin penyelenggaraan angkutan umum diberikan.

Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum yang telah dibuat dilaporkan kepada pemberi izin penyelenggaraan angkutan umum sesuai dengan kewenangannya.

Dalam pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dilakukan:

- a. penilaian oleh Pemerintah dan Pemerintah Daerah;
- b. pemberian bimbingan teknis dan bantuan teknis; dan

- c. pengawasan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

Penyempurnaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dapat dilakukan dalam hal:

- a. perubahan RUNK LLAJ yang berpengaruh pada Perusahaan Angkutan Umum;
- b. perubahan teknologi; dan
- c. perubahan manajemen Perusahaan Angkutan Umum.

Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum meliputi:

- a. komitmen dan kebijakan;
- b. pengorganisasian;
- c. manajemen bahaya dan risiko;
- d. fasilitas pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor;
- e. dokumentasi dan data;
- f. peningkatan kompetensi dan pelatihan;
- g. tanggap darurat;
- h. pelaporan kecelakaan internal;
- i. monitoring dan evaluasi; dan
- j. pengukuran kinerja.

Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum disusun oleh petugas atau unit yang bertanggung jawab di bidang sistem manajemen keselamatan angkutan umum.

Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum disusun dalam bentuk Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sesuai dengan format yang tercantum dalam Peraturan Menteri ini

2.1.5.1. Tata Cara Pembinaan Pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum

Pemerintah dan Pemerintah Daerah melakukan pembinaan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum yang dilaksanakan oleh Perusahaan Angkutan Umum meliputi:

- a. pelaksanaan penilaian Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
- b. pemberian bimbingan teknis dan bantuan teknis; dan

- c. pengawasan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

Pembinaan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dilaksanakan oleh Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur, dan Bupati/ Walikota sesuai dengan kewenangannya.

Pelaksanaan penilaian Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dilakukan terhadap:

- a. Perusahaan Angkutan Umum yang telah membuat dan melaporkan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum; dan
- b. Perusahaan Angkutan Umum yang direkomendasikan untuk dilakukan penilaian ulang berdasarkan hasil audit.

Pelaksanaan penilaian Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum oleh Tim Penilai yang dibentuk oleh Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur, dan Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya.

Tim penilai adalah petugas penilai yang memiliki sertifikat pendidikan dan pelatihan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum. Dalam hal petugas penilai belum terbentuk maka penilaian dilaksanakan oleh pejabat struktural yang membidangi keselamatan.

Hasil penilaian oleh Tim Penilai dituangkan dalam Berita Acara Hasil Penilaian. Berdasarkan hasil penilaian tersebut di atas, Perusahaan Angkutan Umum dinyatakan memenuhi atau tidak memenuhi.

Bagi Perusahaan Angkutan Umum yang telah dinyatakan memenuhi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur, dan Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya menerbitkan Sertifikat Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

Bagi Perusahaan Angkutan Umum yang dinyatakan tidak memenuhi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, wajib melakukan perbaikan Sistem Manajemen Keselamatan paling lama 30 (tiga puluh) hari kerja. Apabila perbaikan tidak dilakukan akan dikenai sanksi administratif.

Sertifikat Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum berlaku selama 5 (lima) tahun sepanjang Perusahaan Angkutan Umum masih menjalankan usaha di bidang angkutan umum sesuai izin penyelenggaraan angkutan umum yang diberikan.

Pemberian bimbingan teknis dan bantuan teknis paling sedikit berupa kegiatan:

- a. penyuluhan terhadap Perusahaan Angkutan Umum;
- b. pembinaan teknis dan pelatihan terhadap penyusunan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
- c. sosialisasi terhadap peraturan dan pedoman penyusunan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum; dan/atau
- d. pemberian bantuan teknis keselamatan.

2.1.5.2. Sanksi Administratif

Perusahaan Angkutan Umum yang tidak membuat, melaksanakan dan menyusun Sistem Manajemen Keselamatan dikenai sanksi administratif berupa:

- a. peringatan tertulis;
- b. pembekuan izin; dan /atau
- c. pencabutan izin.

Sanksi administratif diberikan oleh Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur, atau Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya.

Sanksi administratif berupa peringatan tertulis dikenakan paling banyak 2 (dua) kali dengan jangka waktu masing-masing 30 (tiga puluh) hari. Dalam hal pemegang izin tetap tidak melaksanakan kewajiban setelah berakhirnya jangka waktu, dikenai pembekuan kartu pengawasan.

60 (enam puluh) hari sejak pemegang izin tetap tidak melaksanakan kewajiban setelah berakhirnya jangka waktu), dikenai pencabutan izin berupa pencabutan kartu pengawasan

2.1.5.3. Komponen Tanggap Darurat Dalam Dokumen SMKU

- Tanggap darurat berupa standar prosedur operasi untuk menghadapi setiap keadaan darurat yang meliputi:
 - a). pengembangan dan penerapan manajemen tanggap darurat;
 - b). identifikasi semua potensi keadaan darurat yang mungkin timbul dalam kegiatan operasi; dan

- c). sistem manajemen krisis dan tanggap darurat.
- Pengembangan dan penerapan manajemen tanggap darurat dilakukan dengan menetapkan Standar Operasional Prosedur (SOP) tanggap darurat.
- Identifikasi semua potensi keadaan darurat yang mungkin timbul dalam kegiatan operasi serta sistem manajemen krisis dan tanggap darurat meliputi kegiatan:
 - a). identifikasi terhadap kecelakaan lalu lintas, kebakaran, dan lainnya untuk menghindarkan kerugian, kerusakan dan korban yang lebih besar;
 - b). membentuk tim tanggap darurat di kantor pusat, kantor cabang dan tempat penyimpanan kendaraan bermotor;
 - c). menyiapkan sarana dan fasilitas tanggap darurat untuk setiap kendaraan bermotor; dan
 - d). mengadakan pelatihan tanggap darurat berkala.
- Perusahaan Angkutan Umum memberikan gambaran dan penjelasan terkait dengan pembuatan prosedur untuk mengidentifikasi potensi dan respon terhadap situasi darurat dan untuk mencegah dan menghadapi apabila terjadi situasi darurat
- Perusahaan harus mempersiapkan diri untuk menghadapi setiap keadaan darurat seperti kecelakaan lalu lintas, kebakaran, dan lainnya untuk menghindarkan kerugian, kerusakan dan korban yang lebih besar.
- Perusahaan harus mengembangkan, menetapkan, dan menerapkan manajemen krisis dan tanggap darurat.

Tahapan Penanganan Keadaan Darurat :

1). *Emergency Response Plan*

- a). Perusahaan telah melakukan identifikasi semua potensi keadaan darurat yang mungkin timbul dalam kegiatan operasi angkutan;
- b). Perusahaan harus membuat dan mengembangkan prosedur tanggap darurat;
- c). Mengidentifikasi persyaratan standar yang akan digunakan sesuai dengan kemampuan dan sumber daya yang ada;
- d). Mengidentifikasi program kesiagaan dan tanggap darurat yang akan dilakukan;
- e). Membentuk tim tanggap darurat.

2). *Emergency Response Operation*

- a). menetapkan peran dan tanggung jawab serta wewenang tim tanggap darurat;

- b). menetapkan program pelatihan tanggap darurat;
- c). menetapkan komunikasi tanggap darurat;
- d). melengkapi fasilitas tanggap darurat untuk mengendalikan terjadinya keadaan darurat di kendaraan bermotor; dan
- e). menetapkan prosedur tanggap darurat oleh pimpinan perusahaan.

3). *Emergency Response Evaluation*

- a). penerapan fasilitas tanggap darurat di kendaraan bermotor;
- b). melaksanakan simulasi kegiatan tanggap darurat; dan
- c). menganalisis kerusakan yang mungkin terjadi akibat keadaan darurat.

4). *Emergency Response Review*

- a). perbaikan atas ketersediaan fasilitas tanggap darurat dalam merespon kemungkinan terjadinya tanggap darurat;
- b). perbaikan terhadap prosedur tanggap darurat; dan
- c). peningkatan pelatihan terhadap awak kendaraan bermotor dalam menghadapi tanggap darurat

Tugas dan fungsi Tim Tanggap Darurat :

- 1). melaksanakan penanggulangan tanggap darurat terhadap kecelakaan;
- 2). melaksanakan pelatihan/simulasi penanggulangan kecelakaan;
- 3). menyediakan fasilitas tanggap darurat di kendaraan bermotor;
- 4). melakukan pelatihan tanggap darurat terhadap awak kendaraan bermotor;
- 5). melakukan pertemuan rutin.

Tabel 2.1 Wewenang Tim Tanggap Darurat (contoh)

Peran	Wewenang
Ketua	<ul style="list-style-type: none"> 1. Menentukan dan memutuskan Kebijakan Tanggap Darurat angkutan. 2. Mengajukan anggaran dana yang berkaitan dengan sarana dan prasarana tanggap darurat angkutan. 3. Melaksanakan kerjasama dengan pihak terkait yang berkaitan dengan tanggap darurat (misal untuk angkutan B3).
Wakil	<ul style="list-style-type: none"> 1. Membuat laporan kinerja Tim Tanggap Darurat. 2. Melakukan pemantauan kebutuhan dan perawatan sarana dan prasarana tanggap darurat angkutan. 3. Mengundang partisipasi seluruh awak kendaraan bermotor untuk melaksanakan latihan tanggap darurat apabila terjadi kecelakaan.

Peran	Wewenang
	<ol style="list-style-type: none"> 4. Menjadwalkan pertemuan rutin maupun non rutin Tim Tanggap Darurat. 5. Membantu tugas-tugas ketua apabila Ketua berhalangan.
Regu Pemadam Kebakara	<ol style="list-style-type: none"> 1. Melatih awak kendaraan bermotordalam pemadaman kebakaran kendaraan bermotor menggunakan semua sarana pemadam kebakaran secara aman, selamat, dan efektif. 2. Membantu awak kendaraan bermotor dalam memadamkan api apabila terjadi kecelakaan kendaraan bermotor. 3. Melaksanakan tindakan keamanan selama berlangsungnya tanggap darurat. 4. Melaporkan segala kekurangan/kerusakan sarana pemadam api dalam kendaraan bermotor.
Regu Evakuasi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Membantu melatih awak kendaraan bermotor apabila terjadi kecelakaan untuk melakukan evakuasi terhadap penumpang ataupun barang. 2. Melaporkan segala kekurangan/kerusakan sarana dan prasarana evakuasi di lingkungan Perusahaan kepada Koordinator, Wakil maupun Ketua Unit Tanggap Darurat. 3. Membantu awak kendaraan bermotor apabila terjadi kecelakaan berupa evakuasi korban. 4. Mengakomodasi sarana transportasi darurat dari lokasi kejadian kecelakaan untuk para korban.
Regu P3K	<ol style="list-style-type: none"> 1. Melatih awak kendaraan bermotorterkait penggunaan P3K saat terjadi kecelakaan. 2. Melaporkan segala kekurangan/kerusakan sarana dan prasarana P3K di kendaraan bermotorkepada Ketua Tim Tanggap Darurat. 3. Mengakomodasi kebutuhan umum tanggap darurat (makanan, minuman, pakaian, selimut, pakaian, dan lain-lain) 4. Melaporkan kepada Ketua Tim Tanggap Darurat dalam hal terdapat korban yang memerlukan tindakan medis.

DOKUMEN TANGGAP DARURAT DI KENDARAAN BERMOTOR	
Dokumen Tanggap Darurat	
<i>Apabila terjadi keadaan darurat dalam operasional angkutan awak kendaraan bermotor harus segera mungkin menghubungi nomor pelayanan gawat darurat dan juga menghubungi kantor perusahaan terdekat</i>	
<i>Perusahaan harus dapat dihubungi dan segera merespon permintaan tersebut</i>	
Nomor Darurat Polisi dan Ambulans (misalnya tekan “119”)	
Dokumen Tanggap Darurat lain yang mudah dihubungi saat ada penanganan tanggap darurat	
1	Alamat Perusahaan Angkutan
2	Nomor telepon untuk menghubungi perusahaan
3	Nomor telepon cabang perusahaan terdekat
Pertimbangan saat kondisi darurat	

1	Prioritas yang pertama ditolong adalah penumpang (semua tindakan lainnya ditempatkan setelah penumpang).
2	Prioritas yang pertama ditolong adalah awak kendaraan bermotor/orang (barang diprioritaskan setelahnya).
3	Mampu menguasai keadaan, tetap tenang, memarkir kendaraan bermotor di tempat yang aman, bicara yang pelan dan jelas arahkan penumpang ke arah lokasi yang paling aman
4	Mampu menguasai keadaan, tetap tenang, memarkir kendaraan bermotor di tempat yang aman, jika barang berbahaya jauhkan kendaraan bermotor dari kemungkinan membahayakan orang di sekitar
5	Untuk kejadian seperti bus terbakar, banjir ataupun yang menyebabkan korban meninggal, awak kendaraan bermotor diwajibkan menghubungi nomor tanggap darurat maupun polisi
6	Kendalikan lalu lintas dengan memasang segitiga yang memantulkan cahaya di depan dan belakang kendaraan bermotor
7	Laporkan kepada pimpinan perusahaan dan hindari menerima pernyataan tanggungjawab atau tuntutan penyelesaian

Gambar 2.1 Contoh Dokumen Tanggap Darurat

2.2.6 PM 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan

PM 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan memberikan definisi penting tentang angkutan barang yang perlu diperhatikan adalah sebagai berikut:

Angkutan Barang dengan menggunakan Kendaraan Bermotor harus menggunakan Kendaraan Barang, meliputi:

- a. kendaraan bak muatan terbuka;
- b. kendaraan bak muatan tertutup;
- c. kendaraan tangki; dan
- d. kendaraan penarik.

Angkutan Barang terdiri atas:

- a. angkutan Barang umum; dan
- b. angkutan Barang Khusus.

Kriteria Angkutan Barang umum adalah sebagai berikut:

- a. menggunakan Kendaraan Barang, Kereta Gandengan, dan/atau Kereta Tempelan;
- b. dioperasikan di jalan sesuai dengan kelas jalan yang dilalui; dan
- c. tersedia pusat distribusi logistik dan/atau tempat bongkar muat barang.

Persyaratan Kendaraan Bermotor untuk angkutan barang adalah sebagai berikut:

- a. memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang dibuktikan dengan bukti lulus uji;
- b. dilengkapi dengan Surat Muatan Barang;
- c. mencantumkan dengan jelas nama perusahaan yang melekat pada badan kendaraan samping kiri, kanan, dan belakang, untuk Kendaraan Bermotor Umum;
- d. ditempelkan Alat Pemantul Cahaya pada bagian belakang dan samping pada Kendaraan Bermotor;
- e. menyediakan kotak obat lengkap dengan isinya; dan
- f. memenuhi Standar Pelayanan Minimal Angkutan Barang.

Angkutan Barang khusus terdiri atas:

- a. Barang Berbahaya; dan
- b. barang tidak berbahaya, yang memerlukan sarana khusus.

Barang Berbahaya paling sedikit berupa:

- a. barang yang mudah meledak;
- b. gas mampat, gas cair, atau gas terlarut pada tekanan atau temperatur tertentu;
- c. cairan mudah terbakar;
- d. padatan mudah terbakar;
- e. bahan penghasil oksidan;
- f. racun dan bahan yang mudah menular;
- g. barang yang bersifat radioaktif;
- h. barang yang bersifat korosif; dan/atau
- i. Barang Berbahaya lainnya.

Barang tidak berbahaya meliputi:

- a. Barang Curah;
- b. Peti Kemas;
- c. tumbuhan;
- d. hewan hidup;
- e. Alat Berat; dan/atau
- f. pengangkutan Kendaraan Bermotor.

Angkutan Barang untuk Barang Berbahaya mempunyai kriteria sebagai berikut:

- a. menggunakan dengan Kendaraan Barang sesuai dengan peruntukannya;
- b. prasarana jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas jalan;

- c. tersedianya fasilitas bongkar muat;
- d. batas kecepatan kendaraan paling tinggi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- e. memarkir kendaraan di tempat yang telah ditentukan; dan
- f. beroperasi sesuai dengan lintasan yang telah ditetapkan.

Kendaraan Barang yang digunakan untuk mengangkut Barang Berbahaya harus sesuai dengan jenis dan karakteristik barang berbahaya yang diangkut. Jenis dan karakteristik meliputi:

- a. memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang dibuktikan dengan bukti lulus uji;
- b. dilengkapi dengan Surat Muatan Barang;
- c. Plakat atau Label Barang Berbahaya yang memuat tanda khusus harus melekat pada sisi kiri, kanan, depan, dan belakang Kendaraan Barang dan disesuaikan dengan jenis peruntukannya;
- d. tulisan nama perusahaan atau pemilik secara jelas, alamat, nomor telepon, dan nomor uji kendaraan di samping kiri dan kanan pada pintu depan Kendaraan Barang;
- e. lampu rotasi berwarna kuning yang ditempatkan pada bagian atas atap ruang kemudi dan dinyalakan ketika membawa Barang Berbahaya;
- f. nomor pengaduan yang harus melekat pada sisi kiri dan kanan pintu bagian belakang Kendaraan Barang;
- g. kartu identitas pengemudi yang ditempatkan pada dasbor;
- h. ditempel Alat Pemantul Cahaya pada bagian belakang dan samping Kendaraan Barang;
- i. kotak obat lengkap dengan isinya;
- j. alat pemadam kebakaran berbentuk portabel tipe A, tipe B, dan tipe C;
- k. menempatkan perangkat sistem pemosisi global pada setiap Kendaraan Barang;
- l. dilengkapi alat pemantau unjuk kerja pengemudi yang dapat merekam kecepatan kendaraan dan perilaku pengemudi dalam mengoperasikan kendaraan; dan
- m. memenuhi Standar Pelayanan Minimal Angkutan Barang.

Kendaraan Barang harus dilengkapi perlengkapan keadaan darurat berupa:

- a. alat komunikasi yang berfungsi sebagai alat untuk berkomunikasi antara pengemudi dengan pusat pengendali operasi dan/atau sebaliknya;
- b. alat pelindung diri sesuai karakteristik barang yang diangkut;

- c. rambu lalu lintas sementara;
- d. kerucut pengaman;
- e. segitiga pengaman;
- f. dongkrak sesuai kapasitas daya angkat kendaraan;
- g. pita pembatas;
- h. panduan tanggap darurat;
- i. bahan penyerap sesuai dengan karakteristik muatan yang diangkut;
- j. sekop yang tidak menimbulkan api;
- k. lampu senter;
- l. pedoman pengoperasian kendaraan yang baik untuk keadaan normal dan darurat;
- m. ganjal roda yang cukup kuat dan diletakkan pada tempat yang mudah dijangkau oleh pembantu pengemudi.

Standar Pelayanan Minimal Angkutan Barang Umum yang merupakan bagian dari Lampiran PM 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan disajikan pada Tabel Berikut,

Tabel 2.2 Standar Pelayanan Minimal Angkutan Barang Umum

NO.	JENIS	URAIAN	FUNGSI	INDIKATOR	NILAI/UKURAN/ JUMLAH	KET
1	KESELAMATAN 1) Kondisi Pengemudi	Pengemudi dalam keadaan sehat fisik dan mental	Sebagai bukti pengemudi dalam kondisi sehat	Sehat	Surat keterangan berbeda sehat dari dokter setiap 6 (enam) bulan sekali	
	2) Kompetensi Pengemudi	Pengemudi memiliki pengetahuan mengenali rute pelayanan, tanggap darurat, dan pelayanan	Pengemudi mengerti etika berlalu lintas	Telah mengikuti pelatihan	Mengikuti pelatihan paling sedikit 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun	
	3) Jam Istirahat Pengemudi	Pengemudi wajib istirahat paling lama 15 (lima belas) menit setelah mengemudikan kendaraan selama 2 (dua) jam berturut-turut	Untuk menjaga agar kondisi pengemudi tetap prima	Kondisi pengemudi prima	Diterapkan jam istirahat pengemudi	
	4) Lampu senter	Alat bantu penerangan	Sebagai alat bantu penerangan pada saat darurat	Ketersediaan	Paling sedikit 1 (satu) unit	

NO.	JENIS	URAIAN	FUNGSI	INDIKATOR	NILAI/UKURAN/ JUMLAH	KET
	5) Fasilitas Kesehatan	Berupa kotak Perlengkapan Pertolongan Pertama pada kecelakaan (P3K)	Digunakan untuk penanganan darurat kecelakaan	Ketersediaan	Paling sedikit 1 (satu) kotak Perlengkapan Pertolongan Pertama pada kecelakaan (P3K) berisi: 1. Kassa steril 2. Plester perekat 3. Antiseptik; dan 4. Gunting tajam	
	6) Pintu dan/atau	Berupa pintu dan / atau jendela yang memungkinkan dilepas pada saat terjadi kecelakaan	Sebagai pintu keluar darurat pada saat terjadi kecelakaan atau kebakaran	Ketersedia	Harus tersedia di setiap kendaraan	
	7) Pintu keluar dan atau masuk penumpang	Pintu keluar dan atau masuk penumpang harus tertutup pada saat kendaraan berjalan	Untuk menjamin keselamatan penumpang	Ketersediaan dan berfungsi	Dapat berfungsi dengan baik	
	8) Ban	Ban depan tidak diperbolehkan menggunakan ban vulkanisir	Untuk menjamin keselamatan	Ban depan yang terpasang bukan vulkanisir	Ban depan tidak vulkanisir	
	9) Alat pembatas kecepatan	Alat pembatas kecepatan yang dipasang pada kendaraan angkutan umum	Untuk mengendalikan kecepatan	Terpasangnya alat pembatas kecepatan	Terpasang	
	10) Alat pemadam api (<i>portable</i>)	Tabung pemadam api yang wajib diletakkan di dalam kendaraan	Memadamkan api dengan cepat ketika terjadi kebakaran	Ketersediaan	Paling sedikit 1 (satu) tabung diberi warna mencolok/ reflektif dengan berat yang disesuaikan oleh peruntukannya	
	11) Alat pemantul cahaya tambahan/ <i>Reflector</i>	Alat berupa stiker yang dapat menentukan cahaya atau bersifat Retro Reflektif yang dipasang di bagian tertentu di kendaraan	Keselamatan	Terpasang alat pemantul cahaya tambahan pada bagian tertentu di kendaraan	Terpasang	
	12) Umur kendaraan	Batas maksimal umur kendaraan yang diizinkan untuk beroperasi	Untuk mengutamakan keselamatan dan kenyamanan penumpang	Umur maksimal	Paling tinggi 20 (dua puluh) tahun	

NO.	JENIS	URAIAN	FUNGSI	INDIKATOR	NILAI/UKURAN/ JUMLAH	KET
			dalam pelayanan			

Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan PM 60 Tahun 2019

2.2.7 Keputusan Dirjen Hubdat No 727/AJ.307/DRJD/2004 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Barang Umum Di Jalan

Pengangkutan barang umum di jalan adalah satu cara penyelenggaraan angkutan untuk memindahkan barang umum dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan mobil barang.

2.3 KONDISI DARURAT DALAM OPERASI ANGKUTAN BARANG UMUM

2.3.1 Pecah Ban

Kecelakaan yang melibatkan truk akibat masalah pada ban sudah sering terjadi. Data Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), 80 persen kecelakaan baik kendaraan pribadi maupun kendaraan niaga terjadi seketika saat ban pecah atau kempis.

A. Penyebab Pecah Ban

Beberapa penyebab ban pecah atau kempis adalah sebagai berikut.

1. Tekanan angin tidak sesuai

Rangga Rahadiansyah (2020) mengutip produsen ban kendaraan PT Hankook Tire Sales Indonesia menyatakan pemeliharaan tekanan angin sangat berpengaruh terhadap kinerja ban, kestabilan mengemudi, kemampuan pengereman yang lebih baik, bahkan penggunaan bahan bakar yang lebih hemat.

Tiga cara untuk menjaga tekanan angin atau inflasi ban agar menghasilkan kinerja yang optimal adalah sebagai berikut:

a. Sesuaikan tekanan angin dengan berat muatan (beban) yang diangkut.

Pengemudi truk maupun manajer armada harus memastikan bahwa tekanan angin sudah sesuai dengan beban yang diangkutnya. Usahakan untuk tidak memberikan tekanan angin yang terlalu tinggi atau terlalu rendah. Ban dengan tekanan angin terlalu tinggi dapat menyebabkan aus di bagian tengah, serta membuat ban lebih mengembang secara tidak wajar, sehingga mudah pecah

jika terkena benturan. Daya cengkeram ban juga akan berkurang dan membuat kendaraan terasa melayang saat melaju di kecepatan tinggi di jalan tol. Ini yang membuat truk sulit dikendalikan dan berpotensi menimbulkan kecelakaan. Ban yang diisi dengan tekanan rendah juga akan menyebabkan keausan pada bagian sisi ban (*shoulder*). Ban dengan tekanan angin rendah dapat mengalami kerusakan *separation* (lapisan ban terlepas). Tekanan angin yang rendah membuat laju kendaraan semakin berat, sehingga membuat mesin bekerja lebih keras dan menurunkan efisiensi bahan bakar.

Secara umum, jika beban muatan lebih besar dari standar, maka, tekanan angin harus ditambah dan kecepatan harus dikurangi.

- b. Usahakan untuk memeriksa tekanan angin setiap dua minggu sekali atau setiap akan melakukan perjalanan. Sebaiknya pengecekan tekanan angin dilakukan saat suhu ban sedang dingin karena saat suhu panas, tekanan angin sedang meningkat sehingga pembacaan tekanan angin menjadi tidak akurat. Selain itu, alat ukur tekanan angin (*pressure gauge*) perlu diperhatikan keakuratannya dengan melakukan kalibrasi secara berkala.
- c. Perhatikan juga kondisi telapak dan dinding samping ban. Jika ditemukan batu-batu atau benda tajam yang menyelip di antara telapak ban agar segera dilepas untuk menghindari kerusakan atau kebocoran ban. Jika ada luka pada telapak ban karena paku atau benda tajam lainnya, segera lepas ban dan perbaiki untuk menghindari kerusakan yang lebih serius.

2. Minim perawatan

Ban juga memerlukan perawatan untuk menjaga kondisinya tetap terjaga dan terhindar dari kejadian pecah ban. Perawatan yang bisa dilakukan terhadap ini adalah dengan rutin memeriksa kondisi telapaknya dan membersihkan jika ada benda kecil yang menempel. Hal ini untuk mencegah benda tersebut menembus telapak dan menyebabkan ban pecah.

Bila batu yang menempel di sela-sela kembangan ban dibiarkan, lama kelamaan akan menusuk lapisan dasar telapak ban dan pada akhirnya dapat membuat luka sabuk baja di telapak. Bila kendaraan jalan di permukaan basah atau saat cuci,

karena kawat ditelapak sudah tidak ada lapisan, akhirnya membuat sabuk baja berkarat pada tingkat tertentu akan membuat ban pecah.

3. Melindas benda tajam

Penyebab lainnya yang bisa menyebabkan ban pecah adalah melindas atau menabrak benda tajam dan keras. Ban yang melaju pada kecepatan tertentu hingga menabrak benda tajam bisa menyebabkan karet pecah. Menabrak benda keras dengan posisi kurang angin, membuat benang pada dinding ban putus dan pada akhirnya ban bisa pecah.

4. Tambalan cacing

Tambal ban cacing atau model tusuk memang cukup diminati, salah satunya karena harganya yang terjangkau. Padahal metode ini hanya dianjurkan untuk sementara saja. Tambalan model tusuk atau yang seperti cacing sifatnya hanya sementara, sampai dibawa ke bengkel, sebab tambalan ini tidak secara sempurna menutup lubang yang menyebabkan bocor. Kalau dipakai terus menerus efeknya membuat karat pada kawat ban dan berujung pecah ban. Air mungkin bisa masuk atau bekas sayatan makin melebar hingga berakibat karat dan pecah ban.

5. Perlakuan keras

Perlakuan keras terhadap ban seperti sering digunakan untuk pengereman mendadak, melakukan manuver kasar, membawa beban yang melebihi standar, melaju di kecepatan terlalu tinggi juga bisa menjadi penyebab terjadinya pecah ban. Hal-hal seperti itu sering terjadi namun jarang disadari oleh pengguna. Sehingga kerap kali terabaikan dan membuat kondisi ban menjadi buruk lebih cepat dari yang seharusnya.

6. Kondisi ban

Salah satu penyebab terjadinya pecah ban tidak lain adalah kondisi fisik ban itu sendiri. Misalnya ban sudah dalam aus atau tipis. Dengan kondisi ban yang sudah tipis tetapi tetap digunakan terlebih untuk membawa beban berlebih bisa menyebabkan ban pecah. Hal ini terjadi karena kondisi ban yang sudah tidak mampu lagi untuk menahan beban kendaraan.

7. Modifikasi ban

Modifikasi menjadi salah satu hobi yang banyak digemari oleh pencinta otomotif. Salah satu bagian yang sering mendapatkan sentuhan modifikasi adalah ban. Memodifikasi bagian kaki-kaki tidak boleh dilakukan sembarangan, karena jika dilakukan tanpa memperhitungkan keamanan dan keselamatan justru membahayakan pengemudi. Misalnya mengganti diameter pelek tanpa mempertimbangkan kecepatan dan beban fisik kendaraan yang harus ditanggung. Akibatnya, beban ban juga akan tidak sesuai dan dapat mengakibatkan pecah saat digunakan untuk berkendara.

Truk yang mengalami pecah ban ketika sedang beroperasi adalah insiden yang sangat berbahaya bagi keselamatan. Beban truk yang besar membuat sulit dikendalikan ketika mengalami pecah ban. Karena itu, para pengemudi truk tidak boleh panik ketika mengalami pecah ban sehingga tidak bisa mengendalikan truknya.

Terdapat beberapa prosedur yang harus diketahui pengemudi jika mengalami pecah ban, yaitu:

1. Jangan panik dan tetap kendalikan kemudi;
2. Jangan melakukan pengereman mendadak, menginjak kopling, maupun memindahkan gigi transmisi ke posisi netral;
3. Lepaskan pedal gas sehingga kecepatan berangsur-angsur turun karena mengandalkan *engine brake*;
4. Arahkan kendaraan ke tempat yang aman dan berhenti;
5. Jika sudah aman, pengemudi bisa mengganti bannya dengan yang baru atau menunggu bantuan dari petugas yang ada di jalanan.

B. Masa Pakai Ban

Masa pakai ban ditentukan oleh produsen ban biasanya bervariasi dan bergantung pada peruntukan kendaraan. Ban harus sudah diganti sesuai yang ditetapkan oleh produsen ban atau melihat kondisi fisik dari ban. Secara umum kondisi fisik ban tergantung dari perawatan dan tekanan ban, kondisi permukaan jalan, muatan yang diangkut serta gaya berkendara.

Beberapa tanda yang dapat dijadikan indikasi untuk mengganti ban truk, antara lain adalah:

1. Alur motif pada tapak ban yang menipis. Ini jelas mengindikasikan bahwa ban harus diganti demi menghindari bahaya ban slip.
2. Adanya sayatan, lekukan, dan benjolan pada dinding samping ban juga dapat menandakan risiko bahaya ban meledak sehingga ban harus segera diganti.
3. jika pengendara merasakan guncangan atau mendengar suara tak wajar akibat ban, hal-hal tersebut sebaiknya pun tidak diabaikan karena dapat menjadi indikasi bahwa ban mengalami masalah seperti kurang tekanan atau sudah tua.

Untuk menghindari risiko bahaya akibat ban bermasalah, penggantian ban harus dilakukan secara berkala.

C. Cara Mengganti Ban Truk

Pada dasarnya, mengganti ban truk sama saja dengan ganti ban kendaraan pada umumnya. Yang membuat berbeda adalah ukuran ban yang akan di ganti, ukuran kendaraan, ukuran obeng yang digunakan dan arah putaran mur pada roda truk tersebut.

Berikut adalah tahapan mengganti ban truk yang bisa dilakukan sendiri tanpa bantuan orang lain maupun tanpa harus ke bengkel.

1. Persiapkan alat penggantian ban yang dibutuhkan dan ban serep yang akan menggantikan ban lama. Perlu diperhatikan agar proses penggantian tidak memakan waktu lama.
2. Apabila penggantian ban kendaraan dilakukan di pinggir jalan, pasang lampu hazard atau segitiga pengaman agar para pengguna jalan lain tahu bahwa sedang ada kegiatan penggantian ban.
3. Kendurkan mur atau baut roda dengan menggunakan kunci roda, untuk mengganti ban truk, kunci roda diputar berlawanan arah jarum jam untuk roda kanan dan searah jarum jam untuk roda kiri.
4. Pasang dongkrak kendaraan di posisi rangka kendaraan agar lebih mudah dalam membongkar ban kendaraan karena ban untuk truk biasanya besar dan berat sehingga akan menyusahakan apabila penggantian ban dilakukan sendiri.
5. Tarik ban kendaraan agar terlepas sehingga ban dapat diganti dengan yang baru
6. Masukkan ban baru yang akan dipasang, lalu pasang mur atau baut roda kemudian kencangkan

7. Turunkan dongkrak hingga ban menyentuh permukaan aspal atau jalan
8. Kencangkan mur atau baut dengan menggunakan kunci roda agar ban terpasang dengan baik. Jangan menggunakan pipa untuk mengencangkan mur atau baut untuk mengencangkan roda agar ban kendaraan bisa terpasang dengan baik dan benar.

2.3.2 Rem Blong

Rem blong adalah disfungsi rem yang menyebabkan sistem pengereman tidak bekerja dengan baik, bahkan tidak berfungsi sama sekali. Rem blong dapat diantisipasi apabila dikelola dengan benar dan tepat. Penyebab rem kendaraan blong adalah sebagai berikut.

1. Minyak Rem Habis

Penyebab rem kendaraan blong yang pertama adalah karena minyak rem sudah habis. Minyak rem dengan kualitas yang kurang baik juga akan membuat rem bekerja dengan tidak maksimal. Hal ini dikarenakan proses penerusan tenaga yang dilakukan oleh minyak rem tersebut. Disarankan memeriksa kualitas dan kondisi minyak rem secara rutin, seminggu sekali atau sebulan sekali misalnya perubahan warna minyak rem akibat waktu pemakaian yang lama, menjadi kehitam-hitaman yang diakibatkan sifat higroskopis minyak rem yang menyerap air dari udara dan bercampurnya debu atau karat dari sistem rem. Sebelum mengemudi, pastikan minyak rem pada kendaraan masih terisi sesuai standar, pastikan minyak rem tersebut masih cukup untuk memberikan tekanan ke bagian piston atau kaliper agar dapat menekan kanvas.

2. Kanvas Rem Aus

Keausan pada sebuah kanvas rem ini tentunya akan menjadikan pengereman menjadi kurang maksimal. Jika tingkat keausan sudah sangat parah, hal ini akan mengakibatkan rem blong dan laju kendaraan tidak dapat dikontrol. Kerusakan pada piston rem biasanya ditandai dengan aus dan berkarat. Apabila kanvas sudah aus seharusnya segera diganti dengan yang baru.

Penanganannya adalah dengan melakukan pemeriksaan dan membersihkan perangkat tersebut saban enam bulan sekali atau setiap kendaraan telah berjalan 10 ribu kilometer.

3. *Vapour Lock*

Minyak rem memiliki sifat higroskopis, yaitu dapat menyerap kelembaban. Jika terdapat kandungan air sampai 3% saja di dalam minyak rem, maka itu akan menurunkan titik

didihnya sampai dengan 50° C. Apabila kendaraan telah lama beroperasi dan minyak rem tidak diganti, maka kandungan air di dalam minyak rem menjadi sangat besar. Pada saat titik didih minyak rem turun maka yang paling dikhawatirkan adalah terjadinya fenomena *Vapour Lock* atau angin palsu, yaitu minyak yang mendidih akan menimbulkan *bubble* atau gelembung udara. Pada saat itu yang masuk ke master rem bukan tenaga hidrolik lagi namun angin hampa atau angin palsu, sehingga master rem tidak mampu mendorong kampas menyentuh tromol. Kasus ini terjadi pada kendaraan dengan jenis pengereman yang menggunakan minyak rem (FHB dan AOH).

4. Kebocoran Pada Sistem Pengereman

Sistem pengereman bocor juga menjadikan penyebab rem kendaraan blong. Karena itu diperlukan pengecekan atau perawatan kendaraan secara rutin. Terdapat dua tempat yang biasanya mengalami kebocoran, yaitu:

- Master rem, biasanya disebabkan karena penggunaan rem yang cukup lama. Apalagi jika rem sama sekali tidak diberi jeda waktu untuk beristirahat
- Selang saluran rem, disebabkan karena penggunaannya yang cukup lama sehingga kinerja dan elastisitasnya berkurang

5. Kerusakan Piston Rem

Jika piston rem rusak maka kinerja rem akan kurang maksimal dan menyebabkan rem menjadi blong. Piston yang rusak atau aus ini akan membuat tidak mampu lagi meneruskan tekanan hidraulis dari pedal rem untuk menekan kanvas rem sehingga pengereman kurang maksimal atau bahkan blong. Penanganannya adalah dengan melakukan pemeriksaan dan membersihkan perangkat tersebut saban enam bulan sekali atau setiap kendaraan telah berjalan 10 ribu kilometer.

6. Tersumbatnya Slang Minyak Rem

Tersumbatnya slang minyak rem pada umumnya disebabkan oleh terlalu banyaknya kotoran yang terkandung pada minyak rem. Minyak rem yang kotor disebabkan oleh masuknya kotoran melalui tangki cadangan. Selain itu buruknya kualitas minyak rem juga dapat menjadi penyebab minyak tersebut kotor.

Cara mudah untuk mengetahui gejala ini adalah, dengan menginjak pedal kopling dan rem secara bersamaan. Bila pedal rem telah diinjak dalam-dalam hingga menyentuh lantai tetapi kendaraan tetap melaju, berarti master rem kempos.

Bila mengalami hal ini kendaraan harus segera dihentikan. Kemudian dilakukan pengocokkan rem. Caranya adalah dengan menghidupkan mesin kendaraan dalam posisi gigi netral dan injak pedal rem berulang kali, hingga terasa pedal normal kembali, setelah itu kendaraan harus segera diperbaiki ke bengkel.

Penanganan yang harus dilakukan adalah dengan selalu bersihkan selang oli rem secara teratur. Jika kinerja rem mulai macet, langsung cek bagian yang terhubung ke mesin rem satu per satu. Kalau ternyata ada bagian yang rusak, harus langsung diperbaiki.

7. *Seal Piston Master Silinder Rusak, Aus atau Sobek*

Rusaknya seal piston master silinder pada sistem pengereman pada umumnya dikarenakan usia seal piston yang sudah lama dan buruknya kualitas minyak rem yang digunakan. Penanganannya adalah selalu menggunakan minyak rem yang berkualitas dan cek secara rutin kondisi minyak rem dan sistem pengereman lainnya.

8. *Gangguan Mekanis pada Disk Brake (jika menggunakannya)*

Di Indonesia rem jenis cakram atau *disk brake* masih jarang digunakan pada truk sebagai angkutan umum tetapi di Eropa dan Amerika sudah populer penggunaan rem jenis cakram pada truk. Permasalahan yang paling sering terjadi adalah denyutan pada pedal rem atau bergetarnya roda kemudi saat pengereman yang disebabkan keausan cakram yang tidak merata. Sistem rem jenis ini terbagi menjadi 2 yaitu *fix caliper* dan *floating caliper* dimana *floating caliper* banyak digunakan karena lebih mudah membebaskan panas. Permasalahan pada *floating caliper* adalah, *pin* atau *slide caliper* harus dibersihkan dan dilumasi dengan pelumas rem suhu tinggi yang direkomendasikan untuk mencegah korosi atau lengket sehingga *caliper* akan mengambang dan bergerak bebas pada pin-nya. Rem blong salah satunya akibat macetnya *pin/ slide caliper* yang kurang perawatan sehingga *caliper* macet tidak dapat bergerak bebas, sehingga cakram dan *brake pad* tidak sepenuhnya terbebas saat rem tidak dioperasikan, sehingga timbul suara gesekan, bau kampas rem yang menyengat adalah tanda rem terlalu panas yang dapat mengakibatkan terjadinya rem blong. Pemeriksaan harus dilakukan secara berkala yang meliputi gerak bebas *Caliper* terhadap pin serta jarak bebas cakram terhadap *brake pad*, kondisi *brake pad/* kanvas rem tipis atau tidak rata, piston rem dan kondisi keausan cakram .

Secara umum hal yang harus dilakukan untuk mencegah terjadinya rem blong, adalah:

1. Menggunakan Oli atau Minyak Rem Berkualitas sesuai standar yang ditetapkan oleh pabrik produsen kendaraan.
2. Melakukan Pengecekan Secara Rutin. Pengecekan yang baik adalah sekali dalam dua minggu kondisi minyak rem dalam tabung, ketinggian levelnya serta perubahan warna menjadi keruh atau hitam.
3. Mengganti Minyak rem setiap 2 tahun atau 60.000 km.

Beberapa langkah penting yang wajib dilakukan ketika mengalami rem blong adalah sebagai berikut.

1. Menurunkan Gigi Secara Bertahap

Sebagian besar kecelakaan terjadi akibat pengemudi dalam kecepatan tinggi. Ketika mengetahui bahwa rem kendaraan mengalami blong, segera turunkan gigi secara bertahap, dari tinggi ke rendah. Ada kemungkinan bahwa putaran RPM (rotasi per menit) akan sangat tinggi ketika gigi diturunkan. Hal tersebut tidak masalah selama diturunkan secara perlahan. Teknik ini biasa disebut sebagai teknik pengereman mesin.

2. Memanfaatkan Rem Tangan

Pengereman mesin harus diimbangi dengan rem tangan. Rem tangan akan sangat efektif menurunkan kecepatan. Ada alasan mengapa rem tangan dilakukan pada langkah kedua. Rem tangan akan sekejap menghentikan ban. Hal ini menyebabkan ban menjadi selip sehingga kendaraan bisa terbalik. Oleh karena itu, gigi diturunkan dulu baru memanfaatkan rem tangan untuk menghentikan laju kendaraan.

3. Jangan Matikan Mesin

Kebanyakan orang panik dan langsung mematikan mesin ketika rem blong. Hal ini membuat sulit untuk mengendalikan laju kendaraan, terutama pada kendaraan dengan *power steering*. Sebaliknya, pertahankan mesin untuk tetap menyala. Lihat sisi samping kiri atau kanan, lalu menepi ketika memungkinkan. Apabila kendaraan berada di sebelah kanan jalan dan tidak memungkinkan untuk menepi ke jalur lambat, berhentilah di sebelah kanan dengan terlebih dahulu menyalakan tanda darurat.

4. Jauhkan Kaki dari Pedal Gas

Setelah kontrol penuh sudah didapat, pastikan kaki pengemudi tidak menginjak pedal gas sama sekali. Jauhkan kaki dari pedal agar terhindar dari faktor tidak sengaja

menginjak pedal gas. Ketika kondisi di depan kendaraan aman, cek juga apakah ada sesuatu yang menghalangi atau mengganjal pedal rem.

5. Guncangkan Pedal Rem

Perlu dicoba untuk mengguncangkan pedal rem. Ada kemungkinan bahwa rem blong terjadi hanya sementara karena kesalahan pada sistem. Meskipun sistem pengereman sudah berfungsi setelah rem diguncangkan, sebaiknya hindari untuk mengendarai kendaraan langsung apalagi untuk kecepatan tinggi. Sangat disarankan untuk segera pergi ke bengkel terdekat agar dilakukan penanganan.

6. Peringatkan pengendara lain.

Bila rem blong terjadi di jalan yang cukup ramai, usahakan untuk memberi peringatan kepada pengendara lain. Caranya adalah dengan menyalakan lampu sein atau beri tanda dengan mengeluarkan seutas kain dari jendela dan dilambaikan.

7. Jika terpaksa menabrak, tabraklah sesuatu yang “lunak” dan aman.

Pada saat tidak ada pilihan lain saat rem blong maka carilah objek yang nampak “lunak” untuk menghentikan laju kendaraan. Sesuatu yang “lunak” itu bisa saja pagar kayu, tanah, pasir dan lain-lain.

8. Tetap tenang dan tidak panik.

Kunci dari mengatasi rem blong saat berkendara adalah tetap tenang. Dengan tetap tenang dan percaya diri maka langkah-langkah di atas bisa dilakukan dengan baik. Tidak panik adalah kunci dalam melakukan semua langkah di atas.

9. Minta pertolongan!

Setelah berhasil berhenti, jangan sekali-kali mencoba untuk mengendarai kendaraan lagi. Segera mencari pertolongan dengan memanggil mekanik untuk memperbaiki atau kendaraan derek untuk menarik kendaraan ke bengkel terdekat.

2.3.3 Patah As Roda

Penyebab roda truk tersebut bisa patah yang diantaranya adalah muatan truk yang terlalu berlebihan atau *overload*, atau juga bisa disebabkan karena faktor usia komponen truk tersebut yang sudah dimakan usia.

Fenomena patah as sebenarnya tidak perlu terjadi. Produsen kendaraan pastinya memproduksi kendaraan dengan serangkaian tes dan uji coba yang sangat panjang. Patah as

roda ini seringkali terjadi karena muatan yang jauh melebihi tonase yang disarankan oleh pabrikan.

Beberapa kemungkinan kerusakan pada penggerak truk jika kelebihan muatan adalah:

- *Gear differential* akan rontok, rompal atau hancur
- *Axle shaf* akan patah
- Batang As roda patah

Untuk menghindari patah as, maka perlu melakukan hal hal berikut

- Jangan pernah memuat barang yang melebihi kapasitas angkutan (melebihi tonase maksimum);
- Pastikan selalu melakukan pengecekan fisik kondisi gardan truk;
- Pastikan laju truk tidak melebihi batas kecepatan maksimum muatan (ngebut ugal ugalan) dan jika melewati lubang yang menganga di jalanan, sebaiknya pelankan laju truk.

Untuk mengembalikan As roda seperti semula harus diganti baru, dan jangan ditambah dengan las. Sekali saja as roda terkena panas las maka kekuatan bajanya akan berkurang drastis. Sebaiknya segera ganti bearing roda apabila terasa terkunci. Karena bila sudah parah, harus mengganti seperangkat, mulai dari bearing hingga as roda.

Untuk kendaraan angkutan yang biasa mengangkut beban berat, kebanyakan penyebab yang mengalami masalah tersebut yakni pada selongsong As roda. Barang melebihi tonase maksimal kendaraan menyebabkan rumah gardan bengkok. As roda bagian belakang jadi bagian yang lumayan sering patah.

2.3.4 Roda Terlepas

Roda yang terlepas biasanya karena kelalaian saat mengencangkan baut. Insiden ini berisiko fatal. Terdapat 3 faktor utama yang dapat menyebabkan kenapa ban kendaraan bisa terlepas, yaitu:

1. Pemasangan mur roda kurang/terlalu kencang

Biasanya pemasangan mur roda kurang kencang terjadi setelah membongkar ban atau servis kendaraan. Kadang, mur hanya dipasang dengan tangan saat kendaraan masih didongkrak, dan belum dikencangkan dengan kunci roda. Kebalikannya ada yang sengaja memasang mur roda terlalu kencang. Mereka memutar mur roda dengan

kekuatan penuh dan kadang menggunakan pipa besi Panjang, aibatnya ulir rusak atau dol karena tekanan terlalu besar.

Untuk mengencangkan mur roda yang paling aman menggunakan kunci moment atau kunci torsi. Dengan menggunakan kunci torsi, kita dapat mengukur secara tepat kekuatan momen dari baut yang kita keraskan.

2. Memasang *Spacer* Tanpa Mengganti Baut Roda

Pemasangan *spacer* ini biasanya dilakukan kala mengganti velg bawaan dengan produk aftermarket. *Spacer* berfungsi membuat posisi velg agak keluar. *Spacer* membantu bagian dalam velg ini tidak kandas ketika kendaraan dipakai belok. Pemasangan spacer harus memperhatikan panjang baut roda. Mungkin perlu mengganti baut bawaan dengan ukuran yang lebih panjang. Bila tidak, *spacer* malah memperpendek ulir baut roda. Mur tidak dapat mengikat kuat dan bahkan jadi biang keladi roda terlepas. Secara otomatis mur roda tidak dapat mengikat secara sempurna saat terpasang. Agar lebih aman sebaiknya digunakan *spacer* adaptor dibandingkan *spacer* biasa.

3. Mengencangkan Mur Roda yang Tepat

Mengencangkan mur roda yang tepat membutuhkan kunci torsi. Bila kondisinya darurat, saat terpaksa “ngeban” di jalan, tetap bisa mengencangkan baut dengan tenaga sendiri.

Putar kunci roda sampai terasa seret, ini menandakan torsinya juga ideal. Cara mengencangkannya dengan tambahkan tekanan sebanyak 1/8 putaran dari kekencangan awal. Jangan pernah menggunakan pipa besi/diinjak dengan kaki saat mengencangkan, karena akan berbahaya.

2.3.5 Kanvas Kopling Aus atau Transmisi Loncat

Kanvas kopling aus lazim terjadi pada truk yang diakibatkan karena terlalu sering membawa beban berat sehingga mempengaruhi laju kendaraan. Kanvas kopling aus menyebabkan truk tidak akan bisa berjalan meski putaran mesinnya sudah tinggi atau andai kata berjalan pun akan menyebabkan selip karena gigi transmisi akan sulit pindah dan tentu membahayakan terutama saat jalan menanjak.

Transmisi loncat biasanya disebabkan karena gerigi pada gear sudah mulai tidak menggigit sehingga cenderung membuat gigi transmisi berpindah sendiri ke posisi netral. Kondisi ini

akan sangat berbahaya terutama pada saat truk sedang mengangkut beban berat dengan posisi menanjak karena bisa mundur.

A. Ciri-ciri Kanvas Kopling Aus

1. Bau Hangus

Pada saat melalui jalanan yang memiliki tanjakan agak curam dan mencium bau seperti karet terbakar dari mesin itulah pertanda bahwa kanvas kopling sudah harus diganti.

2. Akselerasi Lemah

Tidak hanya mengeluarkan bau seperti karet terbakar tetapi akan ada gejala tambahan berupa pergerakan akselerasi yang lemah pada saat menginjak pedal gas. Mesin kendaraan hanya akan meraung keras tetapi tidak bertenaga. Hal ini sangat mungkin terjadi. Keadaan tersebut sangat membahayakan pada daerah tanjakan terutama bagi kendaraan yang berada di belakangnya.

3. Putaran Mesin Tinggi

Walaupun akselerasi mobil lemah bukan berarti kinerja kendaraan terganggu, tetapi hal yang dirasakan adalah putaran mesin yang tidak semestinya dan mengarah ke arah yang tinggi dan terkadang temperatur mesin menjadi tinggi. Hal ini adalah akumulasi dari kanvas kopling yang aus, akselerasi lemah dan permukaan kanvas yang licin menyebabkan fenomena ini terjadi.

4. Pedal Kopling Tinggi

Jika pada saat menekan kopling dan perlu waktu lama untuk melepas kopling dan terlalu tinggi dari biasanya dan mobil akan lambat berakselerasi. Umumnya kopling akan bekerja jika diangkat secara sewajarnya. Jika merasakan hal tersebut artinya kanvas kopling perlu diperhatikan sebelum kerusakannya merembes ke komponen lainnya.

5. Selip Kopling

Ciri umum yang dapat dirasakan adalah seringnya kopling terselip. Hal ini terjadi karena kanvas kopling sudah tidak berfungsi dengan sewajarnya. Selip ini akan sangat mengganggu.

6. Tidak Bisa Oper Gigi Transmisi

Ini adalah salah satu tanda fatal bahwa kanvas kopling sudah benar-benar aus dan sangat membahayakan. Jika dipaksakan untuk digunakan dapat merusak komponen lain dan biaya perbaikan akan menjadi lebih mahal. Akan tetapi hal ini juga bisa disebabkan setelah pada kopling tidak tepat.

7. Susah Oper Gigi Transmisi Saat Mesin Panas

Situasi ini sungguh membingungkan karena jika berusaha mengoper gigi saat mesin panas akan mengalami kesulitan sedangkan disaat mesin dingin dengan mudah gigi transmisi dapat mudah dioper. Hal ini harus diwaspadai karena bisa membuat selip kopling disaat dalam perjalanan.

8. Suara Gemuruh Ketika Menginjak Kopling

Jika pada saat menginjak pedal kopling terdengar suara gemuruh atau tidak biasa, itu merupakan suatu tanda bahwa kanvas kopling telah aus, juga sudah merembes ke komponen lain.

B. Penyebab Kanvas Kopling Aus

Penyebab kanvas kopling aus atau habis:

1. Kopling Gantung

Merupakan salah satu kebiasaan yang sangat harus dihindari oleh pengemudi. Kebiasaan yang selalu menaruh kaki di atas pedal kopling baik disaat tidak digunakan akan mengerus ketebalan kopling karena seringnya terjadi penekanan pada kopling sedikit demi sedikit.

2. Setengah Kopling

Teknik ini banyak digunakan oleh pengemudi apalagi dalam keadaan mobil sedang idle di tanjakan. Gunakanlah teknik ini secara berhati-hati. Jangan menggunakan sesering mungkin karena akan menyebabkan kanvas kopling cepat habis/aus. Hal ini adalah perlakuan yang dapat menipiskan permukaan kanvas kopling oleh sebab itu gunakan secara sewajarnya. Jika terlalu sering akan mengeluarkan bau hangus.

3. Kopling Galak

Kopling dapat menjadi mainan yang menyenangkan. Kebiasaan mengijak pedal kopling secara konstan akan membuat tekanan yang cepat membuat kanvas kopling cepat aus. Memainkan kopling akan seperti membuat kendaraan maju secara mendadak.

2.3.6 Tanggap Darurat Bila Kendaraan Mengalami Kondisi Darurat

Langkah yang harus dilakukan saat kendaraan mengalami kondisi darurat adalah:

1. Melakukan perlambatan secara gradual atau berangsur-angsur dan mengarahkan kendaraan ke tepi jalan (bahu jalan) untuk berhenti.
2. Menyalakan lampu hazard setelah kendaraan berhenti dengan tujuan untuk memberikan isyarat kepada pengemudi kendaraan di belakang. Penggunaan lampu hazard mobil diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 121 Ayat 1 menyatakan, "Setiap Pengemudi Kendaraan Bermotor wajib memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau parkir dalam keadaan darurat di Jalan."
3. Memasang segi tiga pengaman (jarak aman untuk kecepatan rata-rata kendaraan 80 km/jam adalah berjarak 100 meter dari kendaraan). Pemasangan segi tiga pengaman bertujuan memberikan isyarat bahwa terdapat kendaraan yang mengalami keadaan darurat dan kendaraan lain harus menjaga jarak aman.
4. Mematikan mesin kendaraan
5. Memeriksa dan mengambil langkah perbaikan kendaraan

2.3.7 Kecelakaan Lalu Lintas

A. Saat menghadapi kecelakaan lalu lintas

Kecelakaan lalu lintas harus dihindari, namun ketika menghadapi kecelakaan lalu lintas, diperlukan langkah penanggulangan yang tepat. Tahapan yang harus dilakukan menurut Pasal 231 UU Nomor 22 Tahun 2009 adalah:

- (1) Pengemudi Kendaraan Bermotor yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas, wajib:
 - a. menghentikan Kendaraan yang dikemudikannya;
 - b. memberikan pertolongan kepada korban;
 - c. melaporkan kecelakaan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat; dan
 - d. memberikan keterangan yang terkait dengan kejadian kecelakaan.
- (2) Pengemudi Kendaraan Bermotor, yang karena keadaan memaksa tidak dapat melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dan huruf b, segera melaporkan diri kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat.

Setelah berhenti, pengemudi bisa memastikan kondisinya dengan menggerakkan badannya. Jika bisa digerakkan, keluar dari kendaraan dan bisa menghubungi ambulans dan polisi terdekat.

Jika pengemudi tidak bertanggung jawab atau tabrak lari, diatur pada Pasal 312 yang berisi: Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan kendaraannya, tidak memberikan pertolongan, atau tidak melaporkan Kecelakaan Lalu Lintas kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 231 ayat (1) huruf a, huruf b, dan huruf c tanpa alasan yang patut dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp75.000.000,00 (tujuh puluh lima juta rupiah).

B. Pertolongan pertama pada kecelakaan lalu lintas

Kecelakaan lalu lintas bisa menyebabkan luka ringan tanpa ada korban yang terluka parah, tetapi juga berisiko mempertaruhkan nyawa orang lain yang hendak menolong. Pertolongan pertama pada kecelakaan di jalan berfokus pada menyelamatkan nyawa korban. Harus dipastikan keadaan cukup aman untuk melakukan pertolongan. Pertolongan pertama pada kecelakaan saat berarti untuk mencegah dampak yang lebih fatal dan tentunya dapat menyelamatkan nyawa korban.

Langkah-langkah dalam melakukan pertolongan pertama pada kecelakaan adalah sebagai berikut.

1. Bersikap tenang

Dalam melakukan pertolongan pada kecelakaan lalu lintas, sebisa mungkin tenang diri terlebih dulu meskipun dalam kondisi terkejut atau syok akibat situasi yang traumatis.

2. Kuasai keadaan

Jangan mendekati kendaraan atau menghampiri terlalu dekat untuk memberikan pertolongan pertama sampai yakin lokasi kecelakaan telah aman. Kecelakaan kendaraan, terutama yang serius, mungkin dapat menimbulkan kobaran api, serakan beling, atau tumpahan bahan bakar.

Ketika dalam kondisi sedang mengemudi dan melihat kecelakaan, sebaiknya minggir ke sisi jalan setidaknya 30 meter dari tempat kejadian jika memang situasi

memungkinkan. Setelah itu, matikan mesin dan nyalakan lampu darurat. Hal ini bertujuan agar memberi jarak yang cukup sehingga tidak membahayakan diri sendiri dari potensi bahaya.

3. Hubungi nomor darurat

Setelah melihat kecelakaan lalu lintas, pertolongan pertama yang paling tepat dilakukan adalah menghubungi nomor darurat kecelakaan (119), terlepas dari ada atau tidaknya korban.

Jangan berasumsi kalau orang lain sudah menghubungi pihak yang berwajib. Jika tidak memegang telepon genggam, minta orang lain untuk menghubungi nomor darurat.

Perhatikan kendaraan yang terlibat kecelakaan, seperti plat nomor, jenis kendaraan, merek, tipe, warna. Informasi ini berguna untuk penyelidikan pihak yang berwajib. Perlu juga mencatat ciri-ciri fisik pengemudi dan jumlah korban untuk mengantisipasi kejadian tabrak lari.

4. Amankan keadaan sekitar

Pertolongan pertama pada kecelakaan lebih aman dilakukan saat kondisi sekitar sudah terkendali.

Pada kondisi yang parah, misalkan pada kecelakaan beruntun yang menyebabkan kebakaran, sebaiknya menunggu sampai layanan darurat tiba.

Jangan mendekati kendaraan atau terlalu dekat dengan lokasi sampai yakin lokasi kecelakaan tersebut telah aman. Jauhkan penonton yang berkerumun, terutama yang sedang merokok.

Kehadiran bensin dan bahan-bahan lain yang sangat mudah terbakar bisa memicu kecelakaan lain yang jauh lebih buruk, apalagi saat percikan api atau asap puntung rokok menyebabkan kebakaran.

5. Periksa keadaan korban

Jika situasi sudah aman untuk mendekati kendaraan, periksa kondisi korban kecelakaan untuk memastikan keadaan korban, apakah masih hidup atau meninggal.

Korban diperiksa dengan mendengarkan hembusan napas dan pergerakan dada yang naik turun. Bila korban sadar dan kesulitan bernapas, lepaskan semua benda yang mengikat tubuh korban. Menurut Panduan Kecelakaan Lalu Lintas dari Kementerian Kesehatan RI, korban kecelakaan lalu lintas hanya boleh dipindahkan pada situasi mendesak, tetapi tidak boleh secara paksa. Saat mencoba memindahkan korban, pastikan bagian tulang belakang dan leher tertopang dengan baik.

6. Balut luka perdarahan

Jika melihat adanya perdarahan, cobalah untuk menghentikan perdarahan dengan menekan bagian tubuh yang terluka. Gunakan kain atau benda lain yang cukup kuat menahan aliran darah. Selanjutnya, lakukan pertolongan pertama untuk perdarahan dengan memosisikan bagian tubuh yang mengalami perdarahan lebih tinggi dari jantung. Usahakan agar balutan luka tetap rekat sampai bantuan medis datang sehingga korban tidak banyak kehilangan darah. Periksa juga apakah terdapat tanda-tanda patah tulang akibat kecelakaan lalu lintas. Pertolongan pertama untuk patah tulang yang bisa dilakukan adalah dengan memberikan alas dari bahan keras untuk menopang bagian tubuh yang patah.

7. Berikan bantuan pernapasan

Korban kecelakaan bisa tidak sadarkan diri, tidak merespons, dan mengalami henti napas sehingga memerlukan bantuan pernapasan. Namun apabila belum pernah dan belum mengetahui cara melakukan bantuan pernapasan, sebaiknya menunggu bantuan paramedis.

Resusitasi jantung paru untuk pertolongan pertama pada kecelakaan lalu lintas bisa dilakukan dengan kompresi dada menggunakan tangan. Caranya adalah memberikan tekanan pada dada secara berulang selama 2 menit tanpa henti.

8. Beri kesaksian dan amankan barang bukti

Hentikan kendaraan yang lewat pada kesempatan pertama bila ada korban yang perlu dibawa ke rumah sakit. Jangan lupa amankan barang-barang milik korban. Ketika polisi tiba di tempat kejadian, ceritakan kronologis kejadian dan berikan identitas ke polisi serta kepada pihak-pihak yang terlibat dalam kecelakaan tersebut. Cobalah untuk mengumpulkan saksi lainnya. Hal ini akan membuat kesaksian lebih berguna bagi pihak-pihak yang dirugikan dan layanan darurat. Bila situasi

memungkinkan, usahakan untuk menghubungi keluarga korban berdasarkan petunjuk atau keterangan yang ada.

C. Menghindari kecelakaan lalu lintas

Cara menjaga diri agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas agar dapat berkendara dengan selamat adalah sebagai berikut. (Gardaoto, 2020)

1. Pastikan kondisi kendaraan dalam kondisi baik

Kondisi kendaraan akan sangat krusial, maka dari itu, pastikan bahwa kondisi kendaraan dalam kondisi prima. Cek oli kendaraan, mesin, lalu cek juga tekanan angin pada ban kendaraan. Menurut data Komisi Nasional Keselamatan Transportasi, 80% kecelakaan di jalan tol sepanjang 2019 didominasi oleh permasalahan ban.

2. Pastikan bahwa mudah terlihat oleh pengendara lain

Memastikan bahwa mudah dilihat saat berada di jalanan juga sangat penting, terutama jika berkendara di malam hari. Tujuannya adalah untuk menghindari orang lain yang lalai dan dapat membahayakan dalam perjalanan.

3. Gunakan alat pelindung diri yang lengkap

Alat pelindung diri untuk kendaraan dengan seat belt dan airbag. Pastikan bahwa sudah mengenakan alat pelindung diri yang lengkap dan sesuai dengan ketentuan yang ada.

4. Pastikan Anda dalam kondisi sehat dan prima

Kondisi kesehatan sangat penting untuk keselamatan dari kecelakaan lalu lintas. Pastikan kondisi sebelum mengemudi sehat, tidak mengantuk, tidak dalam efek obat ataupun alcohol.

5. Jaga jarak dengan pengendara lain

Perhatikan jarak kendaraan dengan pengendara lain. Pastikan bahwa jarak kendaraan tidak terlalu dekat, untuk menghindari dari hal yang tidak diinginkan.

6. Jika kurang sehat, hindari mengemudi di malam hari

Mengemudi di malam hari lebih berbahaya dibandingkan dengan siang hari, karena dengan minimnya jarak pandang. Maka dari itu, perlu konsentrasi penuh bagi pengemudinya.

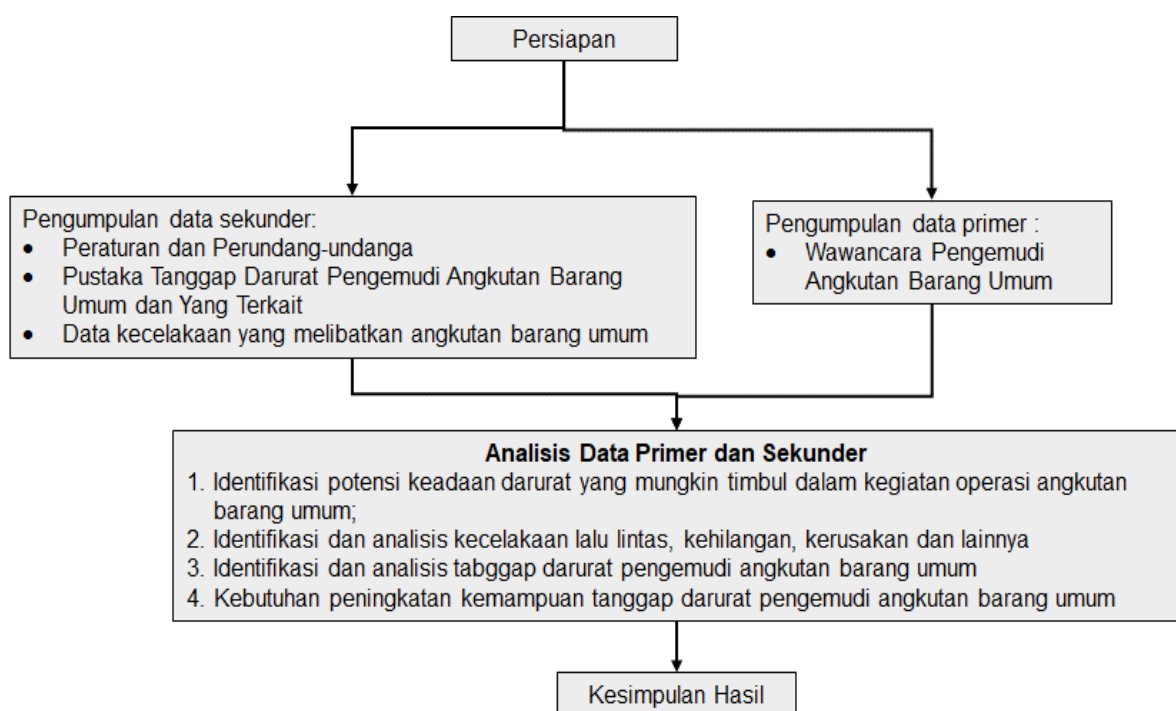
7. Selalu taati aturan berkendara

Pelajari dan taati peraturan dan tata cara mengendarai kendaraan bermotor yang benar

BAB - 3 METODOLOGI

3.1 METODOLOGI PELAKSANAAN PENELITIAN

Metodologi dalam melaksanakan penelitian adalah sebagai berikut:



Gambar 3. 1. Metodologi Pelaksanaan Penelitian

3.2 TAHAPAN KEGIATAN

3.2.1 Persiapan

1. Tinjauan pustaka

Sebelum mulai penelitian dilakukan review atau tinjauan beberapa literatur yang terkait baik bersifat teknis di Indonesia dan negara lain maupun materi peraturan dan perundangan di Indonesia.

2. Pemantapan metodologi studi

Metodologi studi yang lebih rinci diturunkan dari jenis analisis yang akan dilakukan. Untuk setiap pembahasan disiapkan metoda analisis yang sesuai dan didukung dengan literatur yang sudah terbukti banyak diterapkan di lokasi atau tempat lain.

3. Persiapan survei

Data pendukung analisis dikumpulkan pada tahap berikutnya. Pada tahap persiapan ini hanya dilakukan persiapan saja. Jenis data yang dikumpulkan disesuaikan dengan metoda analisis yang digunakan. Untuk itu, secara garis besar, kegiatan persiapan survei meliputi: menyiapkan daftar materi wawancara dan personal terkait Penanganan Tanggap Darurat Pengemudi Angkutan Barang Umum yang akan diwawancarai

4. Penyusunan Laporan Pendahuluan

Kemajuan studi pada tahap persiapan ini disampaikan pada Laporan Pendahuluan.

3.2.2 Pengumpulan Data

1. Survei data sekunder

Kebutuhan data sekunder meliputi data yang terkait dengan penyelenggaraan dan pengemudi angkutan barang umum. Beberapa data yang sudah diunggah di internet dapat dikumpulkan melalui pengumpulan data dengan cara on-line. Jenis-jenis data yang bersifat sekunder meliputi materi dan tata cara penanganan tanggap darurat pengemudi angkutan barang umum baik di tingkat regulator maupun perusahaan-perusahaan angkutan barang umum.

2. Survei data primer

Untuk keperluan analisis, data primer dikumpulkan melalui survei interview kepada para pengemudi angkutan barang umum yang bertujuan untuk menggali pengalaman-pengalaman para pengemudi dalam menghadapi kondisi darurat dan keadaan berbahaya di jalan. Adapun interview dilakukan menggunakan formulir survei yang berisi pertanyaan-pertanyaan seputar:

- Identitas responden dan pengalaman sebagai pengemudi angkutan barang;
- Penugasan, hak dan kewajiban sebagai pengemudi;
- Pengalaman terhadap kejadian berbahaya yang pernah dialami;

- Pengalaman dan pengetahuan keadaan tanggap darurat berupa kerusakan kendaraan di jalan;
- Pengalaman dan pengetahuan tanggap darurat berupa kecelakaan di jalan;
- Perlengkapan kendaraan.

Teknik pengambilan sampel yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan teknik non probability sampling dengan jenis *Purposive Sampling*. *Purposive sampling* adalah salah satu teknik sampling *non random sampling* dimana peneliti menentukan pengambilan sampel dengan cara menetapkan ciri-ciri khusus yang sesuai dengan tujuan penelitian sehingga diharapkan dapat menjawab permasalahan penelitian. Berdasarkan penjelasan *purposive sampling* tersebut, ada dua hal yang sangat penting dalam menggunakan teknik sampling tersebut, yaitu non random sampling dan menetapkan ciri khusus sesuai tujuan penelitian oleh peneliti itu sendiri.

Pengertian lain dari *Purposive Sampling* adalah sebagai berikut:

- Menurut Arikunto (2006): teknik mengambil sampel dengan tidak berdasarkan random, daerah atau strata, melainkan berdasarkan atas adanya pertimbangan yang berfokus pada tujuan tertentu.
- Menurut Notoatmodjo (2010): pengambilan sampel yang berdasarkan atas suatu pertimbangan tertentu seperti sifat-sifat populasi ataupun ciri-ciri yang sudah diketahui sebelumnya.

Kelebihan *Purposive sampling* adalah:

- a. Sampel terpilih adalah sampel yang sesuai dengan tujuan penelitian.
- b. Teknik ini merupakan cara yang mudah untuk dilaksanakan.
- c. Sampel terpilih biasanya adalah individu atau personal yang mudah ditemui atau didekati oleh peneliti.

Kriteria sampel yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah pengemudi angkutan barang umum.

Roscoe (1975) yang dikutip Uma Sekaran (2010: 295) memberikan acuan umum untuk menentukan ukuran sampel yaitu ukuran sampel lebih dari 30 dan kurang dari 500 adalah tepat untuk kebanyakan penelitian. Lokasi survei adalah provinsi DKI Jakarta.

Kuesioner dari pengumpulan data primer yang dilakukan disajikan pada Lampiran.

3. Pengolahan data

Proses pengolahan data dilakukan sejalan dengan pengumpulan data. Untuk setiap data yang diterima dilakukan verifikasi agar dapat dipastikan data tersebut benar adanya (informasinya benar, sumber dapat dipercaya). Hasil pengolahan data disampaikan kepada tenaga ahli yang membidangi sebagai bahan masukan pada analisis awal.

3.2.3 Analisis

Analisis terhadap hasil survei primer adalah analisis kuantitatif dan kualitatif untuk mengetahui sejauh mana keberadaan dan persepsi pengemudi terhadap penanganan tanggap darurat angkutan barang umum, sehingga dapat digunakan untuk evaluasi tindakan tanggap darurat pengemudi angkutan barang umum pada saat penelitian berlangsung.

BAB - 4

HASIL PENGUMPULAN DATA DAN ANALISIS

4.1 TANGGAP DARURAT KECELAKAAN YANG MELIBATKAN ANGKUTAN BARANG

Terdapat beberapa kasus tanggap darurat yang terjadi di wilayah DKI Jakarta seperti kendaraan terguling akibat kecelakaan, kendaraan terbakar, kendaraan rusak akibat patah as yang mengakibatkan dampak terhadap kemacetan lalu lintas diuraikan pada Tabel 4.1. Beberapa kasus tanggap darurat juga diinventarisasi terjadi di wilayah lain yaitu Provinsi Jawa Tengah, Jawa Timur dan Sumatera Selatan pada tahun 2020 seperti kendaraan terguling akibat kecelakaan, kendaraan terbakar, kendaraan rusak akibat patah as yang mengakibatkan muatan tumpah, kemacetan dan pengalihan arus lalu lintas. Kasus-kasus tersebut secara rinci diuraikan pada Tabel 4.2 sampai Tabel 4.4.

Tabel 4.1 Kasus Tanggap Darurat Angkutan Barang di Wilayah DKI Jakarta Tahun 2020

No	Tanggal Kejadian	Waktu Kejadian	Lokasi	Provinsi	Jenis Angkutan	Muatan Yang Diangkut	Jenis Kecelakaan	Kendaraan Terlibat	Korban	Kondisi Kendaraan	Penyebab	Dampak Yang Terjadi
1	21/04/2020	5.41	Seberang Pos Polisi Tubagus Angke	Jakarta Barat, DKI Jakarta	Trailer	NA	NA	1 SM	1 MD	NA	NA	NA
2	21/04/2020	5.40	Tol Ancol KM 19+400 arah Pluit	Jakarta Utara, DKI Jakarta	Box	Ayam	Depan-belakang	1 KR	1 LR, 1 LB	Truk Box rusak di bagian kiri karena menabrak pembatas jalan	Supir mengantuk	NA
3	09/12/2020	16.30	Jalan Raya Ahmad Yani, Pulogadung	Jakarta Timur, DKI Jakarta	Truk engkel	Air mineral kemasan	Tunggal	1 SM	2 LR	Terguling dengan posisi empat rodanya menghadap samping	Satu unit sepeda motor memotong jalur kendaraan	Kemacetan panjang
4	21/10/2020	06.15	Simpang Tomang	Jakarta Barat	Trailer	Container	Tunggal	1 KB		Terguling ke kiri sampai setengah jalan	Hilang kendali	Kemacetan panjang
5	27/10/2020	00.17	Exit Tol Jagorawi Cililitan	Jakarta Timur	Trailer	Paku bumi	Tunggal	1 KB		Truk menutup ruas jalan	Patah As roda	Lalin dialihkan utk menghindari kemacetan
6	13/4/2021	Siang hari	Jalan Gatot Subroto arah Kuningan	Jakarta Selatan	Truk Box	NA	Tunggal	1 KB		Truk Menutup sebagian besar ruas jalan	Patah As roda	Kemacetan panjang
7	09/02/2020	00.30	Jalan Letjen S Parman	Jakarta Barat	Dump truk	NA	Tunggal	1 KB		bodi depan truk mengalami kerusakan dan roda depan patah	Supir mengantuk	separator jalur TransJakarta hancur
8	08/08/2020	Siang hari	Tol JORR Cakung	Jakarta Timur	Truk bak	papan besi	Tunggal	1 KB		Terbakar	Saluran Injection bahan bakar bocor	Tersendat
9	10/05/2020	07.30	Traffic Light Nanyang, Jalan Bumi Foresta BSD	Tangerang	Truk box	NA	Tunggal	1 KB		Terbakar	NA	Lalin di alihkan utk menghindari kemacetan
10	02/03/2020	14.42	Jalan Raya Cakung Cilincing	Jakarta Timur	Trailer	Container	Tunggal	1 KB		Terbakar	Hilang kendali	Kemacetan panjang

Sumber: Berbagai Media Online

Tabel 4.2 Kasus Tanggap Darurat Angkutan Barang di Wilayah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2020

No	Tanggal Kejadian	Waktu Kejadian	Lokasi	Provinsi	Jenis Angkutan	Muatan Yang Diangkut	Jenis Kecelakaan	Kendaraan Terlibat	Korban	Kondisi Kendaraan	Penyebab	Dampak Yang Terjadi
1	11/04/2020	03.10	Jl. Solo-Yogya, Kabupaten Klaten	Jawa Tengah	NA	NA	Depan-depan	1 KB 1 KR	1 MD		Sopir Mengantuk	Kemacetan
2	07/08/2020	NA	Jl. Lingkar Utara Tegal	Jawa Tengah	Truk bak terbuka	Dus isi piring	Tunggal	1 KB		Terguling di tengah jalan	Menghindari lubang di jalan, ban belakang menabark median	Muatan tumpah di jalan, menghalangi jalan
3	31/03/2020	NA	Jl. Brebes-Purwokerto, Kabupaten Purwokerto	Jawa Tengah	Truk Gandeng	NA	Karambol	1KB, 4KR, 2 SM	3 LR, 1 MD	Truk bagian depan dan gandengan terpisah, Truk masuk sungai dan gandengan tetap melaju di jalan		
4	27/10/2020	23.00	Jl. A Yani Pekalongan	Jawa Tengah	Truk bak terbuka	Cabai			2 LR	Truk menabrak kendaraan lain di jalur tepi	Rem tidak berfungsi	Kemacetan
5	11/03/2020	Siang hari	Jalan Wukirsari, Cangkringan, Sleman	Jawa Tengah	Truk Engkel	Bekatul	Tunggal			Terguling di pinggir jalan dan bodi bagian kiri truk rusak	Patah As roda belakang	Lalin tersendat
6	01/02/2020	Malam	Samirono, Getasan, Semarang	Jawa Tengah	Truk 3/4 ban dobel	Pasir dan batu	Tunggal	1 SM	1 MD	Truk berjalan mundur karena jalan menanjak, menabrak motor dan truk berakhir masuk parit	Patah As roda belakang	Lalin tersendat
7	23/10/2020	04.45	Tol Pemalang-Batang KM 315+000 jalur B	Jawa Tengah	Truk 3/4 ban dobel	NA	Depan-belakang	2 KB, 1 KR	3 LB	1 truk dan mbl pickup terbakar di badan jalan tol sisi kanan, 1 truk lgi melarikan diri	Sopir Mengantuk	
8	21/7/2020	10.00	Jalan Raya Tersono – Bawang Kabupaten Batang	Jawa Tengah	Box	Makanan ringan	Tunggal	1 KB	2 MD	Truk berjalan mundur dan menabrak tiang listrik, terbakar	Tidak kuat menanjak	Lalin tersendat
9	29/02/2020		Jalan Tol Tembalang, Semarang	Jawa Tengah	Tangki	BBM	Depan-belakang	2 KB		Truk tangki terbakar	Jalan Menurun	Pengalihan arus lalu lintas

Sumber: Berbagai Media Online

Tabel 4.3 Kasus Tanggap Darurat Angkutan Barang di Wilayah Provinsi Jawa Timur Tahun 2020

No	Tanggal Kejadian	Waktu Kejadian	Lokasi	Provinsi	Jenis Angkutan	Muatan Yg Diangkut	Jenis Kecelakaan	Kendaraan Terlibat	Korban	Kondisi Kendaraan	Penyebab	Dampak Yang Terjadi
1	05/12/2020		Kabupaten Gresik	Jawa Timur	Dump Truck	Galian C	Beruntun	1 KB, 6KR, 5 SM	1 LB	Menabrak pohon	Rem tidak berfungsi	Kemacetan
2	13/08/2020	17.00	Kabupaten Jember	Jawa Timur	Engkel	Kedelai	Beruntun	1 KB beberapa SM	7 MD	Terbalik	Rem tidak berfungsi	Kemacetan
3	20/02/2020		Jl. Raya Pasuruan Probolinggo, Kabupaten Pasuruan	Jawa Timur	Engkel	Pakan Ternak	Depan-depan	2 KB	1 LB 1 MD	Ringsek	Truk oleng	Muatan tumpah, Kemacetan
4	13/08/2020		Jl. Jember-Banyuwangi, Kabupaten Jember	Jawa Timur	Fuso	Kedelai	Beruntun	1 KB 1 KR 6 SM	5 LR, 5 MD		Rem tidak berfungsi	
5	22/04/2020	08.15	Kecamatan Manyar, Gresik	Jawa Timur	Dump Truck, Engkel	Batu bara, Galvalum	Karambol	3 KB	1 LB		Rem tidak berfungsi	Muatan tumpah, Kemacetan
6	18/11/2020		JL. Kalianak, Surabaya	Jawa Timur	Trailer	Kosong	Depan-samping	2 KB	-	Menghalangi jalan	Patah as roda depan	Kemacetan
7	24/05/2021	09.00	Tol Jombang-Mojokerto	Jawa Timur	Tronton	Kertas	Terbakar	1 KB	-	Hangus terbakar	Terbakar bagian belakang mesin	Gangguan lalu lintas
8	28/04/2020		Kabupaten Sumenep	Jawa Timur	Boks	Ekspedisi	Terbakar	1 KB		Terbakar bagian kepala truk	Korsleting listrik	Gangguan lalu lintas
9	13/02/2020	13.40	Jl. Tol Surabaya-Gresik	Jawa Timur	Trailer	Plat Baja	Terbakar	1 KB		Terbakar bagian kepala truk	Korsleting listrik	-
10	30/09/2020		Jl. Tol Waru-Sidoarjo	Jawa Timur	Bak	Sampah Karet	Terbakar	1 KB	-	Hangus terbakar	Tidak diketahui	Penutupan akses jalan tol
11	08/03/2018	07.58	SPBU Kawasan Berbek Industri	Jawa Timur	Bak	Tabung Gas	Terbakar	1 KR		Hangus terbakar	Ledakan	SPBU terbakar
12	11/06/2018	11.00	Jl. Pantura Pasuruan, Kabupaten Pasuruan	Jawa Timur	Tronton	Pecah belah	Patah As	1 KB		Menutup lajur tengah jalan	Patah as roda belakang	Penutupan badan jalan
13	06/12/2020		Jl. Poros Lamongan	Jawa Timur	Tronton	Triplek	Patah As	1 KB		Terguling di tengah jalan	Patah as roda belakang	Gangguan lalu lintas
14	24/05/2021	13.40	Purwodadi, Pasuruan	Jawa Timur	Engkel	na	Patah As	1 KR		Menutup 1 lajur jalan	Patah as roda belakang	Gangguan lalu lintas

No	Tanggal Kejadian	Waktu Kejadian	Lokasi	Provinsi	Jenis Angkutan	Muatan Yg Diangkut	Jenis Kecelakaan	Kendaraan Terlibat	Korban	Kondisi Kendaraan	Penyebab	Dampak Yang Terjadi
15	08/12/2020		Cemengkalang, Sidoarjo	Jawa Timur	Truk Gandeng	na	Patah As	1 KB		Menutup setengah badan jalan	Patah as roda depan	Gangguan lalu lintas
16	30/01/2020		Balobendo, Sidoarjo	Jawa Timur	Engkel	Pakan Ternak	Patah As	1 KR		Terguling di tengah jalan	Patah as roda belakang	Gangguan lalu lintas

Sumber: Berbagai Media Online

Tabel 4.4 Kasus Tanggap Darurat Angkutan Barang di Wilayah Provinsi Sumatera Selatan Tahun 2020

No	Tanggal Kejadian	Waktu Kejadian	Lokasi	Provinsi	Jenis Angkutan	Muatan Yang Diangkut	Jenis Kecelakaan	Kendaraan Terlibat	Korban	Kondisi Kendaraan	Penyebab	Dampak Yang Terjadi
1	18/12/2020	NA	Desa Karang Anyar, Kabupaten Muratara	Sumatra Selatan	Bak terbuka	NA	Depan-depan	2 KB	1 MD, 3 LB	Ringsek bagian depan	2 arah saling berlawanan	Lalin tersendat
2	11/07/2020	15.30	Jalan Lintas Timur (Jalintim), Palembang – Betung, KM 26, Kecamatan Sembawa, Banyuasin	Sumatra Selatan	Fuso	Kayu	Depan-depan	2 KB	1 MD	Ringsek bagian depan	2 arah saling berlawanan	Kemacetan panjang
3	04/03/2020	NA	Jalan Soekarno Hatta Kelurahan Tanjung Raya Kecamatan Lubuklinggau Utara I	Sumatera Selatan	Truk 3/4 ban dobel	Sayuran	Beruntun	3 KB, 2 KR	2 MD, 1 LB		2 arah saling berlawanan	Kemacetan panjang
4	16/7/2020	04.00	Tol Trans Sumatera ruas Kayuagung-Palembang	Sumatera Selatan	Truk engkel, Fuso	NA	Beruntun	4 KB	1 MD	Ringsek bagian depan		Lalin tersendat
5	06/11/2020	02.30	Jalan Demang Lebar Daun Kota Palembang	Sumatera Selatan	Kontainer	Kelapa	Tunggal	1 KB		Terguling	Mati mesin	Lalin di alihkan utk menghindari kemacetan selama 14 jam
6	30/1/2020		Desa Maur Baru, Kecamatan Rupit, Kabupaten Musi Rawas Utara (Muratara).	Sumatera Selatan	Truk engkel	Bahan bakar minyak	Tunggal	1 KB		Terguling		Lalin tersendat
7	28/5/2021	07.00	jalan lintas Indralaya-Prabumulih	Sumatera Selatan	Fuso	Pupuk sawit	Tunggal	1 KB		Patah As	Kelebihan muatan	Kemacetan panjang
8	16/09/2020	12.30	jalan Alamsyah Ratu Prawira Negara, Musi II, Palembang	Sumatera Selatan	Fuso	Batu Koral	Tunggal	1 KB		melintang di tengah jalan	Patah As	Kemacetan panjang

No	Tanggal Kejadian	Waktu Kejadian	Lokasi	Provinsi	Jenis Angkutan	Muatan Yang Diangkut	Jenis Kecelakaan	Kendaraan Terlibat	Korban	Kondisi Kendaraan	Penyebab	Dampak Yang Terjadi
9	31/1/2021		Jalan Lintas Desa Air Dingin Baru, Kecamatan Tanjung Tebat, Kabupaten Lahat	Sumatera Selatan	Truk engkel	Daging dan Es krim	Tunggal	2 KB	2 LB, 2 MD	Terguling, terbakar	Hilang kendali	7 rumah tertabrak dan terbakar
10	30/7/2020		jalan lintas timur KM 96, Desa Mulyaguna, Kecamatan Teluk Gelam, Kabupaten Ogan Komering Ilir	Sumatera Selatan	Fuso	NA		1 KB, 1 SM	1 MD			
11	05/08/2020	15.00	Musi Banyuasin	Sumatera Selatan	Tangki	LPG		1 KB, 1 KR			Tabrakan dengan minibus	Lalu lintas lumpuh 6 jam
12	23/07/2020	17.15	Banyuasin	Sumatera Selatan	Tangki	BBM	Depan-Samping	2 KB	1 LB 1 LR	1 kendaraan terguling, 1 kendaraan melintang	Menghindar sepeda motor jatuh, jalan licin slip hilang kendali	Kemacetan lalu lintas

Sumber: Berbagai Media Online

4.2 PENGUMPULAN DATA PRIMER

4.2.1. Gambaran Umum Hasil Pengumpulan Data

Responden adalah pengemudi Angkutan Barang Umum yang memiliki rute perjalanan di wilayah studi, yaitu:

- a. Provinsi DKI Jakarta
- b. Provinsi Jawa Tengah
- c. Provinsi Jawa Timur
- d. Provinsi Sumatera Selatan

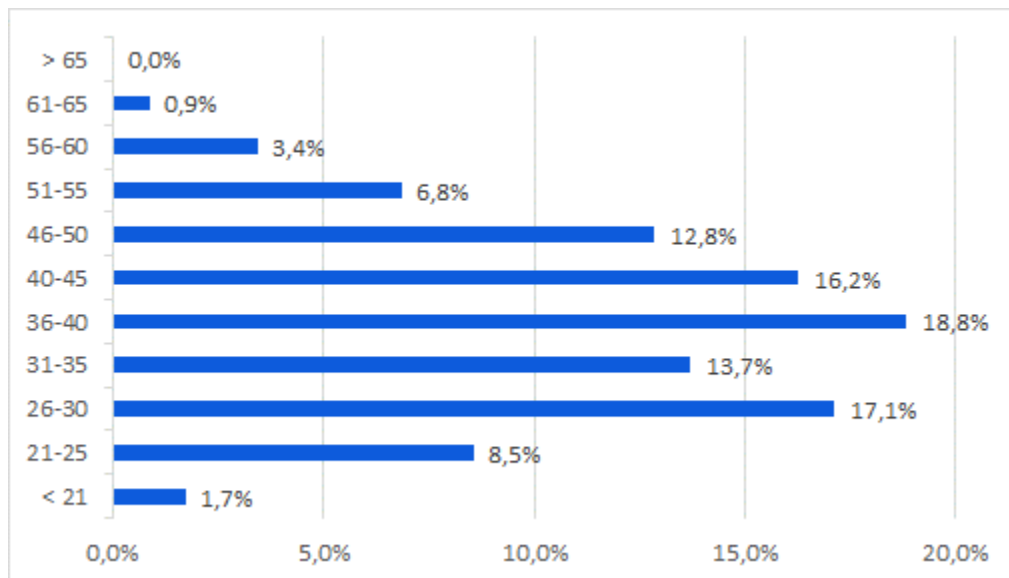
Jenis kelamin seluruh responden adalah laki-laki. Uraian latar belakang responden adalah sebagai berikut.

A. Usia

Usia responden terendah 20 tahun dan usia tertinggi adalah 64 tahun. Usia responden terbanyak pada rentang usia 26-50 tahun. Distribusi kelompok usia responden disajikan pada Tabel 4.5 dan Gambar 4.1 berikut ini.

Tabel 4.5 Kelompok Usia Responden

Kelompok Usia	Jumlah	Persentase
< 21	2	1,7%
21-25	10	8,5%
26-30	20	17,1%
31-35	16	13,7%
36-40	22	18,8%
40-45	19	16,2%
46-50	15	12,8%
51-55	8	6,8%
56-60	4	3,4%
61-65	1	0,9%
> 65	0	0,0%



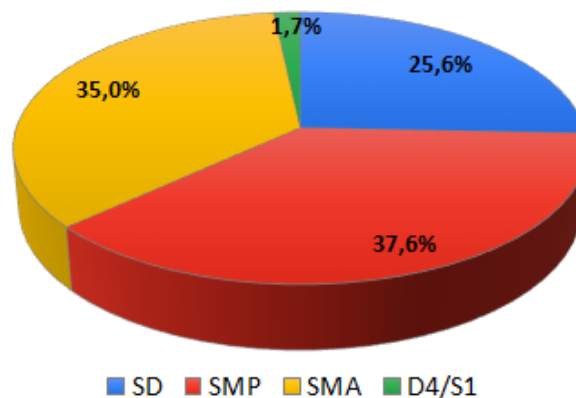
Gambar 4.1 Distribusi Usia Responden

B. Pendidikan

Pendidikan responden terbanyak adalah SMP (37,6%) dan SMA (35%). Pendidikan terendah adalah SD (25,6%). Terdapat responden yang berpendidikan D4 dan S1, sebesar 1,7%. Distribusi Pendidikan responden disajikan pada Tabel 4.6 dan Gambar 4.2 berikut ini.

Tabel 4.6 Distribusi Pendidikan Responden

Tingkat Pendidikan	Jumlah	Persentase
SD	30	25,6%
SMP	44	37,6%
SMA	41	35,0%
D4/S1	2	1,7%



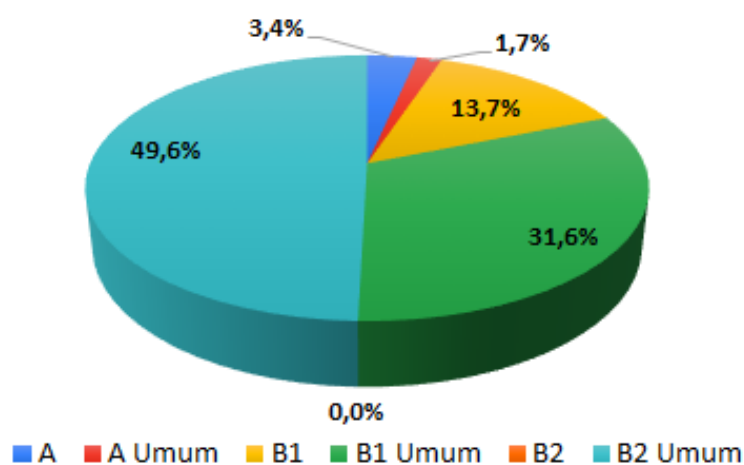
Gambar 4.2 Distribusi Pendidikan Responden

C. Surat Ijin Mengemudi (SIM) Yang Dimiliki

Sebagian besar responden memiliki SIM Umum sesuai dengan kendaraan yang dikemudikan. Terdapat 17,1% responden yang belum memiliki SIM Umum. Distribusi jenis kepemilikan SIM yang dimiliki oleh responden disajikan pada Tabel 4.7 dan Gambar 4.3 berikut ini.

Tabel 4.7 Distribusi Kepemilikan SIM

SIM Yang Dimiliki	Jumlah	Persentase (%)
A	4	3,4%
A Umum	2	1,7%
B1	16	13,7%
B1 Umum	37	31,75
B2	0	0,0%
B2 Umum	58	49,6%



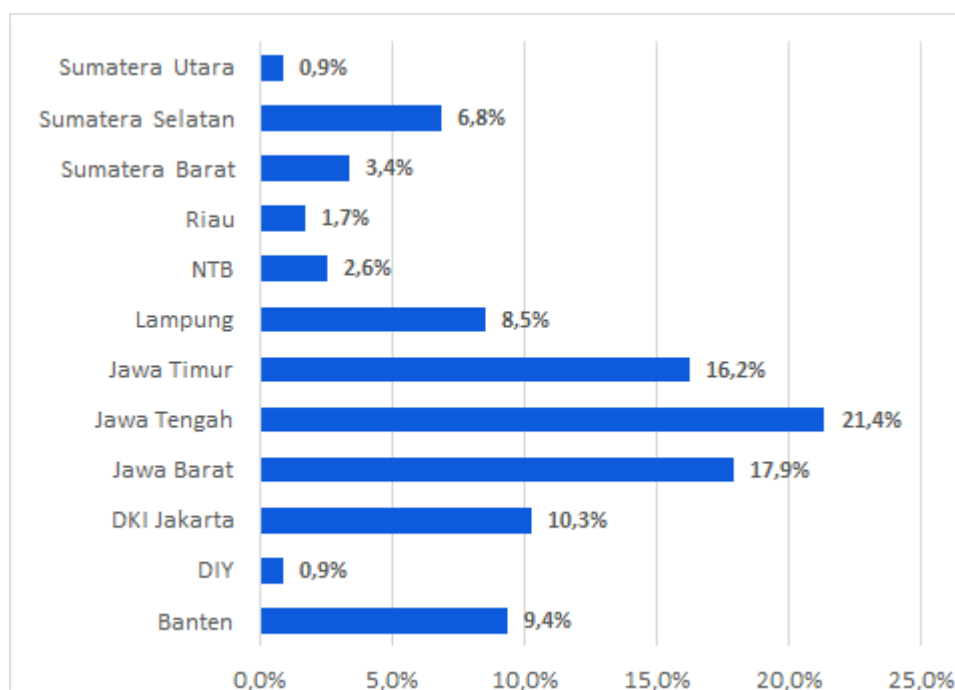
Gambar 4.3 Distribusi Kepemilikan SIM

D. Domisili Responden

Sebagian besar responden berdomisili Jawa Tengah (21,4%), Jawa timur (16,2%), Jawa Barat (17,9%) dan DKI Jakarta (10,3%) sebagaimana disajikan pada Tabel 4.8 dan Gambar 4.4 berikut ini.

Tabel 4.8 Domisili Responden

Provinsi	Jumlah	Persentase
Banten	11	9,4%
DIY	1	0,9%
DKI Jakarta	12	10,3%
Jawa Barat	21	17,9%
Jawa Tengah	25	21,4%
Jawa Timur	19	16,2%
Lampung	10	8,5%
NTB	3	2,6%
Riau	2	1,7%
Sumatera Barat	4	3,4%
Sumatera Selatan	8	6,8%
Sumatera Utara	1	0,9%



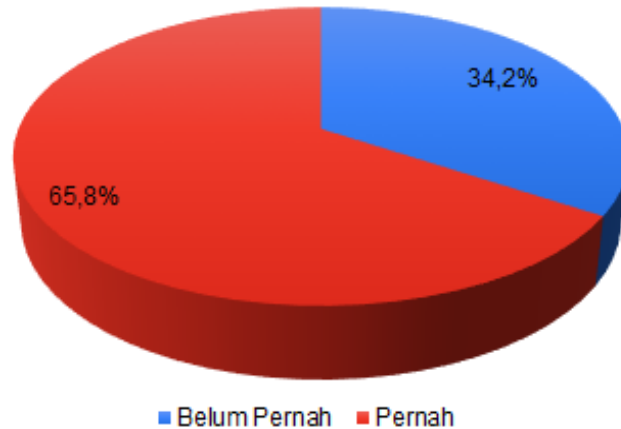
Gambar 4.4 Domisili Responden

E. Pengalaman Mengikuti Pelatihan *Safety Driving*

Sebagian besar responden (65,8%) pernah mengikuti pelatihan *Safety Driving* sementara 34,2% sisanya belum pernah mengikuti. Persentase pengalaman training dari responden disajikan pada Tabel 4.9 dan Gambar 4.5 berikut.

Tabel 4.9 Pengalaman Mengikuti Pelatihan *Safety Driving*

Pengalaman Pelatihan <i>Safety Driving</i>	Jumlah	Persentase
Pernah	40	34,2%
Belum Pernah	77	65,8%



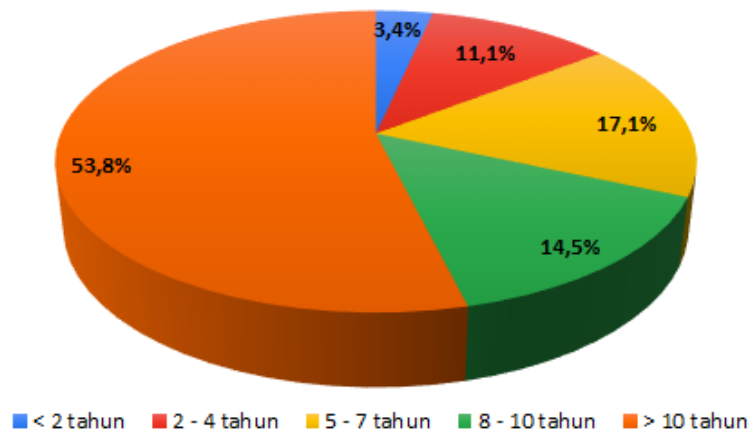
Gambar 4.5 Pengalaman Mengikuti Pelatihan *Safety Driving*

F. Pengalaman Mengemudi Angkutan Barang

Sebagian besar responden telah memiliki pengalaman mengemudi angkutan barang selama lebih dari 2 tahun, bahkan 53,8% responden telah memiliki pengalaman mengemudi lebih dari 10 tahun. Lama pengalaman mengemudi dari responden disajikan pada Tabel 4.10 dan Gambar 4.6 berikut ini.

Tabel 4.10 Pengalaman Mengemudi Angkutan Barang

Pengalaman Mengemudi	Jumlah	Persentase
< 2 tahun	4,0	3,4%
2 - 4 tahun	13,0	11,1%
5 - 7 tahun	20,0	17,1%
8 - 10 tahun	17,0	14,5%
> 10 tahun	63,0	53,8%



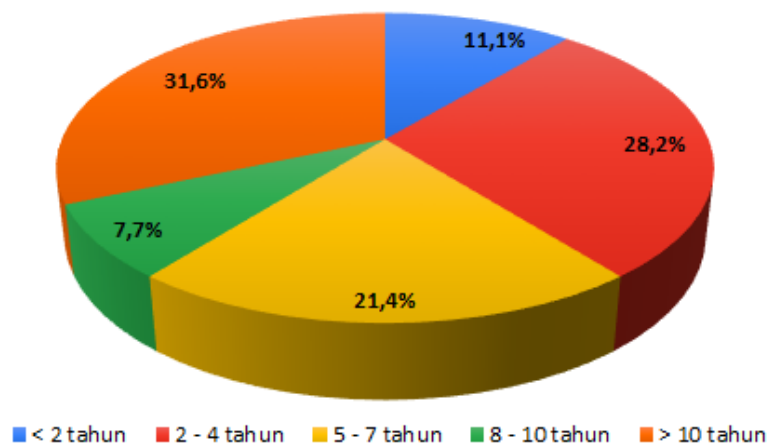
Gambar 4.6 Lama Pengalaman Mengemudi Angkutan Barang

G. Lama Bekerja Pada Perusahaan Terakhir

Sebagian besar responden bekerja pada perusahaan terakhir selama lebih dari 2 tahun sebagaimana disajikan pada Tabel 4.11 dan Gambar 4.7 berikut ini.

Tabel 4.11 Lama Bekerja Pada Perusahaan Terakhir

Lama Bekerja	Jumlah	Persentase
< 2 tahun	13	11,1 %
2 - 4 tahun	33	28,2 %
5 - 7 tahun	25	21,4 %
8 - 10 tahun	9	7,7 %
> 10 tahun	37	31,6 %



Gambar 4.7 Lama Bekerja Pada Perusahaan Terakhir

H. Wilayah Asal Perjalanan

Wilayah asal perjalanan responden mencakup wilayah kajian studi dan wilayah di sekitar wilayah studi. Wilayah asal perjalanan responden disajikan pada Tabel 4.12.

Tabel 4.12 Wilayah Asal Perjalanan

Wilayah Asal Perjalanan	Jumlah	Persentase
Sumatera Selatan, Jambi, Riau, Sumatera Barat	21	17.95%
Lampung	6	5.13%
Jawa Tengah	19	16.24%
Jawa Timur	21	17.95%
Jawa Barat	10	8.55%
DKI Jakarta	31	26.50%
Banten	8	6.84%
NTT	1	0.85%
Total Responden	117	100.00%

I. Wilayah Tujuan Perjalanan

Wilayah tujuan perjalanan responden mencakup wilayah kajian studi dan wilayah di sekitar wilayah studi. Wilayah Tujuan perjalanan responden disajikan pada Tabel 4.13 berikut.

Tabel 4.13 Wilayah Tujuan Perjalanan

Wilayah Tujuan Perjalanan	Jumlah	Persentase
Jawa Timur, Bali, NTB, NTT	24	20.51%
Jawa Tengah	21	17.95%
DKI Jakarta	23	19.66%
Banten	3	2.56%
Jawa Barat	29	24.79%
Lampung	1	0.85%
Sumatera Selatan, Jambi, Riau, Sumatera Barat, Sumatera Utara	16	13.68%
Total Responden	117	100.00%

4.2.2 Hasil Survei Tentang Penugasan, Hak dan Kewajiban

A. Lokasi Perusahaan Tempat Bekerja

Lokasi Perusahaan Angkutan Barang tempat responden bekerja disajikan pada Tabel 4.14 berikut.

Tabel 4.14 Lokasi Perusahaan Tempat Bekerja

Lokasi Perusahaan	Jumlah	Persentase
Sumatera Utara	1	0,9%
Sumatera Selatan	10	8,5%
Sumatera Barat	3	2,6%
Riau	2	1,7%
Jambi	1	0,9%
Lampung	7	6,0%
Banten	9	7,7%
DKI Jakarta	28	23,9%
Jawa Barat	13	11,1%
Jawa Tengah	20	17,1%
Jawa Timur	20	17,1%
DIY	1	0,9%
NTB	2	1,7%

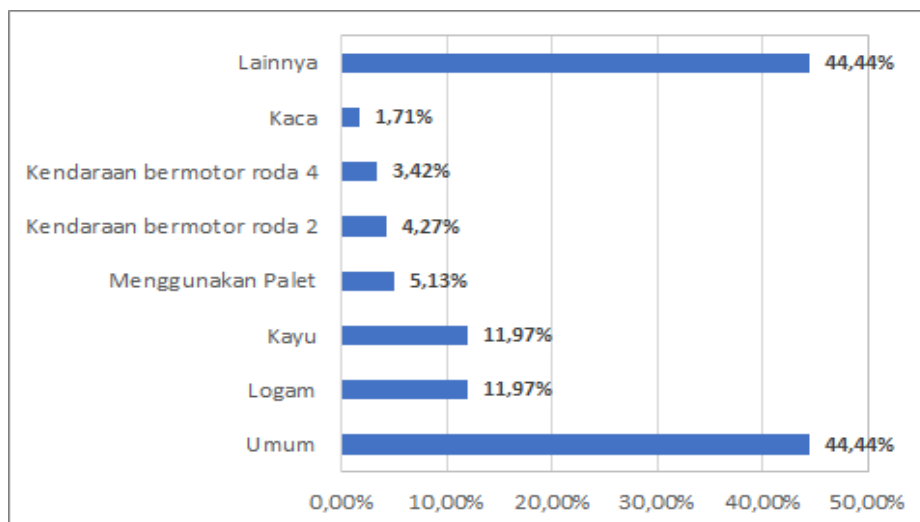
B. Muatan yang Pernah Dibawa

Jenis muatan yang pernah dibawa responden terdiri dari muatan umum, logam, kayu, menggunakan palet, kendaraan bermotor roda 2 maupun roda 4, kaca dan lainnya seperti obat-obatan, mebel, alat kebersihan, aluminium, sawit, tekstil dan lain-lain. Sebagian responden tidak secara khusus membawa satu jenis muatan, namun beberapa jenis muatan.

Jumlah dan jenis muatan yang dibawa responden disajikan pada Tabel 4.15 dan Gambar 4.8 berikut.

Tabel 4.15 Jumlah Muatan yang pernah Dibawa

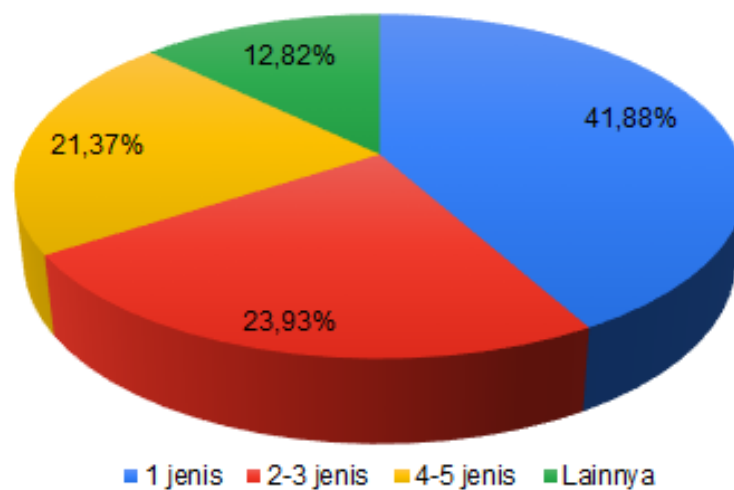
Jenis Muatan	Jumlah	Persentase
Umum	52	44,44%
Logam	14	11,97%
Kayu	14	11,97%
Menggunakan Palet	6	5,13%
Kendaraan bermotor roda 2	5	4,27%
Kendaraan bermotor roda 4	4	3,42%
Kaca	2	1,71%
Lainnya	52	44,44%



Gambar 4.8 Jumlah Muatan yang Dibawa

Tabel 4.16 Jumlah dan Jenis Muatan yang pernah Dibawa

Jumlah & Jenis Muatan	Jumlah	Persentase
1 jenis	49	41,88%
2-3 jenis	28	23,93%
4-5 jenis	25	21,37%
Lainnya	15	12,82%



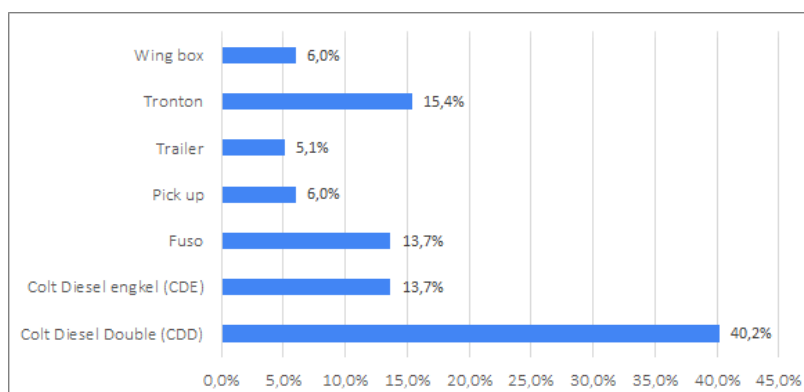
Gambar 4.9 Jumlah Jenis Muatan yang Dibawa Responden

C. Jenis Kendaraan yang Digunakan

Jenis kendaraan yang paling banyak digunakan oleh responden selama kurun waktu tiga tahun terakhir adalah Colt Diesel Double (CDD) sebanyak 40,2%. Beberapa responden menggunakan lebih dari 1 (satu) jenis kendaraan.

Tabel 4.17
Jenis Kendaraan yg digunakan Responden
Selama Kurun Waktu 3 Tahun Terakhir

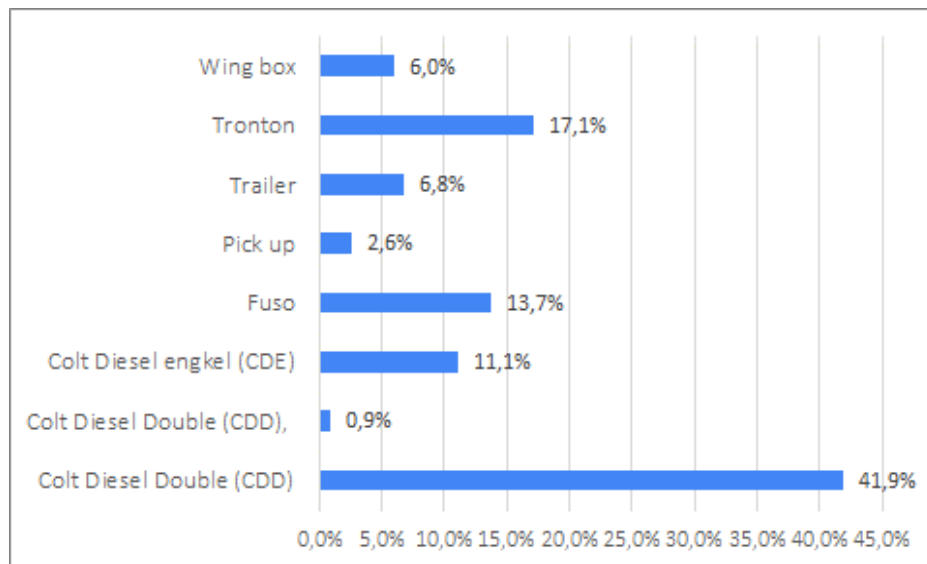
Jenis Kendaraan yang Digunakan	Jumlah	Persentase
Colt Diesel Double (CDD)	47	40,2%
Colt Diesel Engkel (CDE)	16	13,7%
Fuso	16	13,7%
Pick up	7	6,0%
Trailer	6	5,1%
Tronton	18	15,4%
Wing box	7	6,0%



Gambar 4.10 Jenis Kendaraan yg digunakan Responden
Selama Kurun Waktu 3 tahun terakhir

Tabel 4.18 Jenis Kendaraan yg digunakan Responden Saat Ini

Jenis Kendaraan	Jumlah	Persentase
Colt Diesel Double (CDD)	49	41,9%
Colt Diesel Double (CDD),	1	0,9%
Colt Diesel Engkel (CDE)	13	11,1%
Fuso	16	13,7%
Pick up	3	2,6%
Trailer	8	6,8%
Tronton	20	17,1%
Wing box	7	6,0%



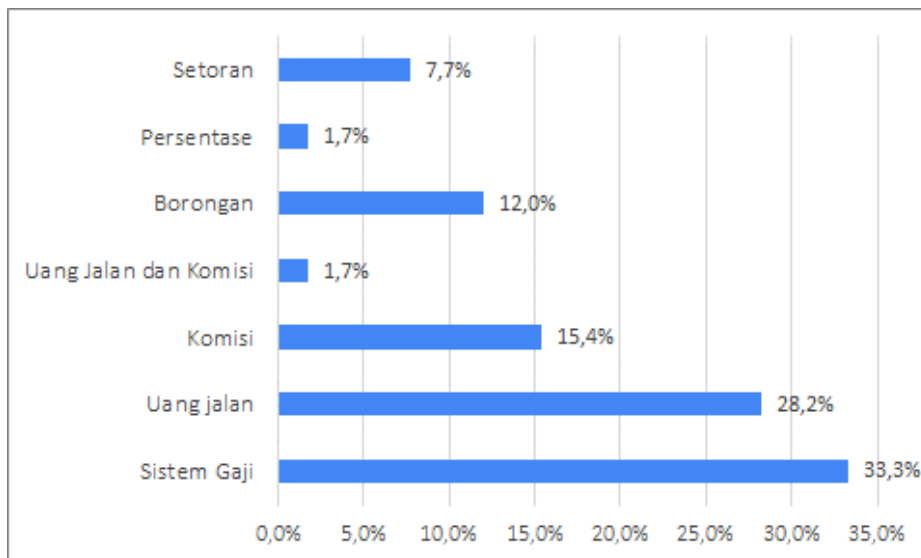
Gambar 4.11 Jenis Kendaraan yg digunakan Responden Saat Ini

D. Sistem Pembayaran

Sistem pembayaran yang diterima responden yang terbesar adalah sistem gaji dan uang jalan, masing-masing sebesar 33,3% dan 28,2%. Jenis sistem pembayaran yang diterima responden disajikan pada Tabel 4.19 dan Gambar 4.12 berikut.

Tabel 4.19 Jenis Sistem Pembayaran

Jenis Sistem Pembayaran	Jumlah	Persentase
Sistem Gaji	39	33,3%
Uang jalan	33	28,2%
Komisi	18	15,4%
Uang Jalan dan Komisi	2	1,7%
Borongan	14	12,0%
Persentase	2	1,7%
Setoran	9	7,7%



Gambar 4.12 Sistem Pembayaran

E. Kewajiban Pengemudi

Kewajiban yang harus dilakukan responden antara lain:

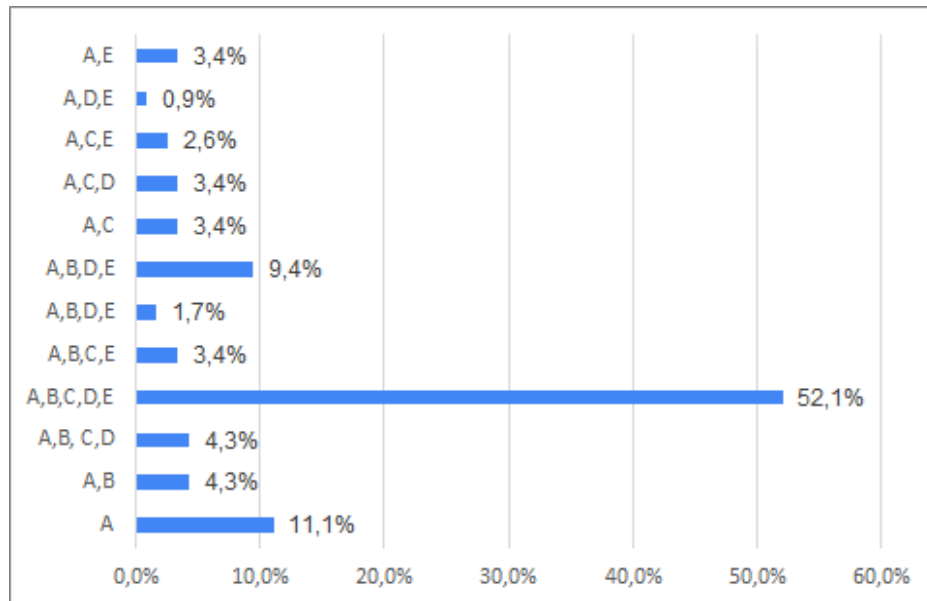
1. Mengemudi
2. Membersihkan Kendaraan
3. Merawat Kendaraan
4. Mengawasi Proses Bongkar/Muat Barang
5. Menjaga Muatan

Sebagian besar responden mendapatkan kewajiban melakukan seluruh tugas di atas yaitu sebesar 52,1%. Hanya 11,1% yang melakukan satu tugas utama mengemudi. Tabel 4.20 dan Gambar 4.13 mendeskripsikan kewajiban-kewajiban yang dilakukan oleh responden.

Tabel 4.20
Kewajiban Responden Sebagai Pengemudi Angkutan Barang

Kewajiban Sebagai Pengemudi	Jumlah	Persentase
A	13	11,1%
A,B	5	4,3%
A,B, C,D	5	4,3%
A,B,C,D,E	61	52,1%
A,B,C,E	4	3,4%
A,B,D,E	2	1,7%

Kewajiban Sebagai Pengemudi	Jumlah	Persentase
A,B,D,E	11	9,4%
A,C	4	3,4%
A,C,D	4	3,4%
A,C,E	3	2,6%
A,D,E	1	0,9%
A,E	4	3,4%



Gambar 4.13 Kewajiban Pengemudi

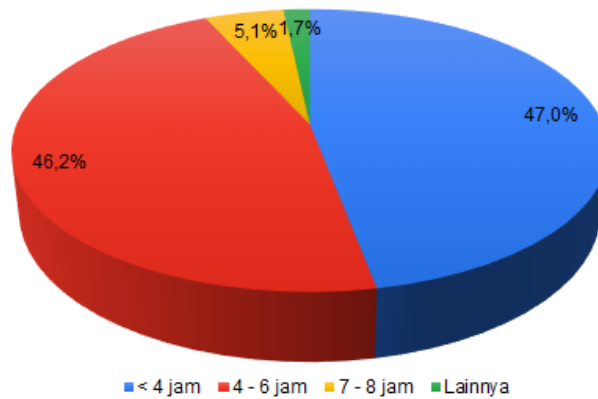
F. Lama Perjalanan Sebelum Melakukan Istirahat

Sebagian besar responden (51,9 %) melakukan perjalanan selama 4-6 jam sebelum melakukan istirahat. Hanya sebanyak 7,4 % responden yang beristirahat setelah melakukan perjalanan 7-8 jam.

Lama perjalanan sebelum melakukan istirahat yang dilakukan responden disajikan pada Tabel 4.21 dan Gambar 4.14 berikut ini.

Tabel 4.21 Lama Perjalanan Sebelum Melakukan Istirahat

Lama Perjalanan Sebelum Istirahat	Jumlah	Persentase
< 4 jam	55	47,0%
4 - 6 jam	54	46,2%
6 - 8 jam	6	5,1%
Lainnya	2	1,7%



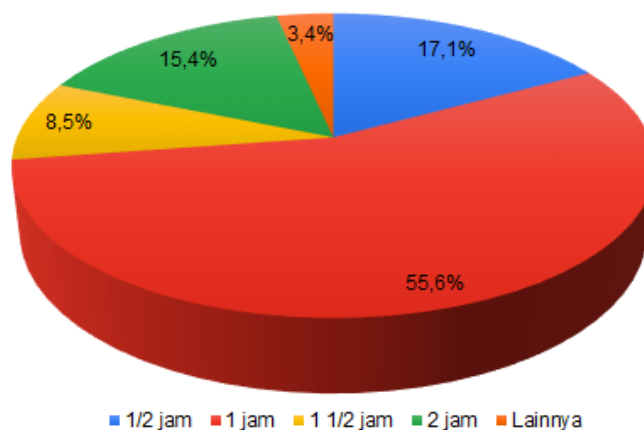
Gambar 4.14 Lama Perjalanan Sebelum Melakukan Istirahat

G. Waktu Istirahat

Lama waktu istirahat responden yang terbesar adalah 1 Jam atau setengah jam (55,6%), selanjutnya 30 menit (33,3%). Sebanyak 15,4 % responden yang beristirahat selama 2 jam. Lama waktu istirahat responden disajikan pada Tabel 4.25 dan Gambar 4.16 berikut.

Tabel 4.22 Lama Waktu Istirahat

Waktu Istirahat	Jumlah	Persentase
1/2 jam	20	17,1%
1 jam	65	55,6%
1 1/2 jam	10	8,5%
2 jam	18	15,4%
Lainnya	4	3,4%



Gambar 4.15 Waktu Yang Dibutuhkan Untuk Satu Kali Istirahat

H. Pengalaman Mengangkut Muatan Berlebih

Hanya sebanyak 49 responden (41,9%) dari 117 responden yang memiliki pengalaman mengangkut muatan berlebih. Pengalaman responden dalam mengangkut muatan berlebih dan frekuensinya disajikan pada Gambar 4.16 berikut.

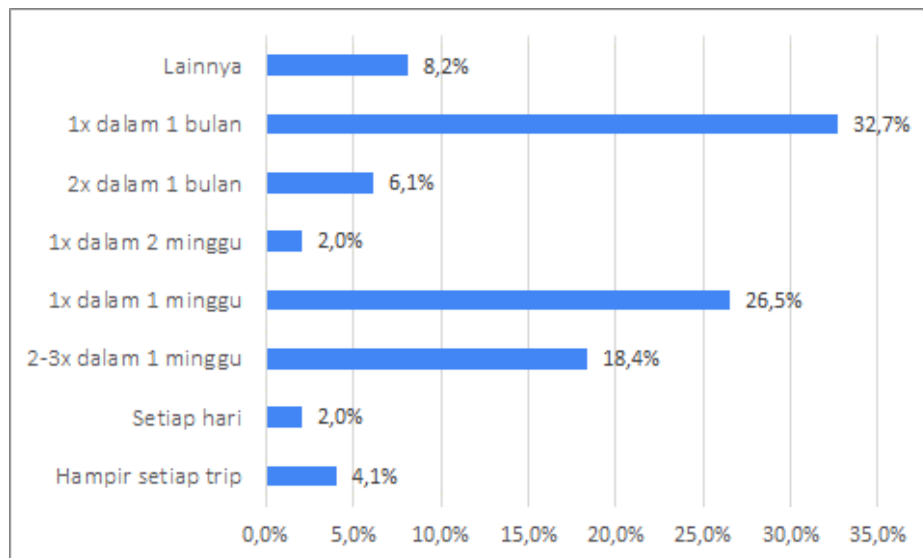


Gambar 4.16 Pengalaman Responden Dalam Mengangkut Muatan Berlebih

Dari 49 responden yang memiliki pengalaman mengangkut muatan berlebih, sebanyak 16 responden (32,7%) mengangkut muatan berlebih 1x dalam 1 bulan. Kemudian sebanyak 13 responden (26,5%) mengangkut muatan berlebih 1x dalam 1 minggu. Tabel 4.23 dan Gambar 4.18 menyajikan frekwensi mengangkut muatan berlebih.

Tabel 4.23 Frekwensi Mengangkut Muatan Berlebih

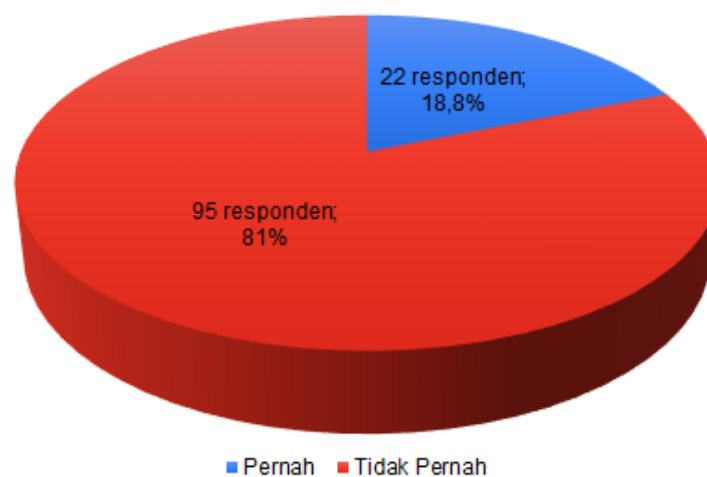
Frekwensi Mengangkut Muatan Berlebih	Jumlah	Persentase
Hampir setiap trip	2	4,1%
Setiap hari	1	2,0%
2-3x dalam 1 minggu	9	18,4%
1x dalam 1 minggu	13	26,5%
1x dalam 2 minggu	1	2,0%
2x dalam 1 bulan	3	6,1%
1x dalam 1 bulan	16	32,7%
Lainnya	4	8,2%



Gambar 4.17 Frekuensi Mengangkut Muatan Berlebih

I. Pengalaman Dengan Kendaraan *Over Dimension*

Hanya sebanyak 18,8% responden yang pernah memiliki pengalaman dalam menggunakan kendaraan tidak standar/*over dimension*, jumlah ini menurun karena pada saat ini persentasenya hanya 9,4% responden. Pengalaman responden dalam menggunakan kendaraan tidak standar/*over dimension* disajikan pada Gambar 4.18 dan 4.19 berikut.



Gambar 4.18
Pengalaman Dalam Menggunakan Kendaraan *Over Dimension*



Gambar 4.19
Penggunaan Kendaraan *Over Dimension* Pada Saat Ini

J. Keberadaan Awak Kendaraan

Keberadaan awak kendaraan yang membantu responden dalam perjalanan relative rendah, hanya 38,5% responden yang selalu dibantu awak kendaraan. Keberadaan awak kendaraan yang membantu responden disajikan pada Gambar 4.20 berikut.

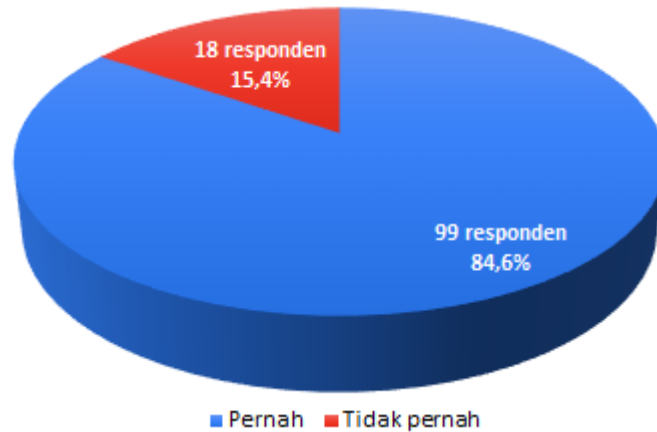


Gambar 4.20
Keberadaan Awak Kendaraan/Kenek Yang Membantu Perjalanan

4.2.3 Hasil Survei Tentang Pengalaman Kejadian Berbahaya

A. Pengalaman Pelanggaran Lalu Lintas

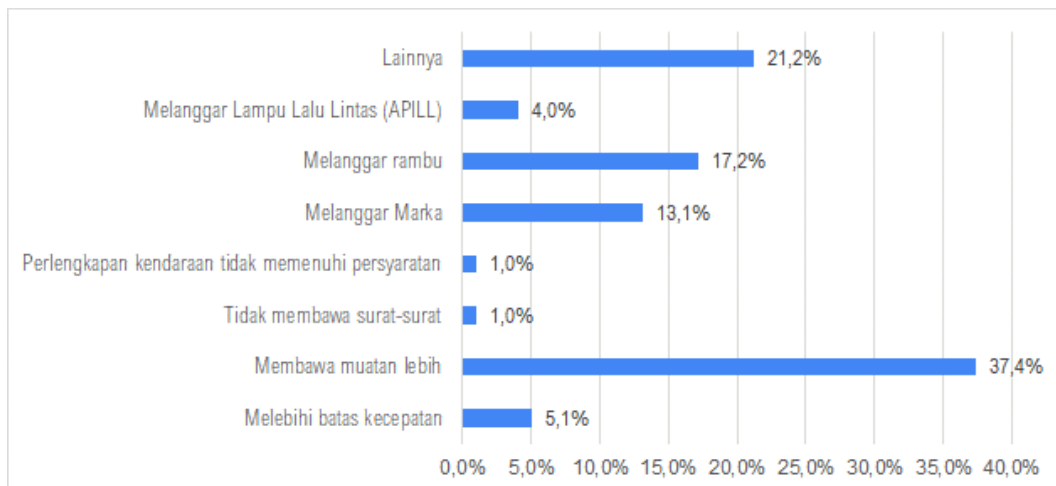
Sebagian besar responden pernah mengalami kejadian pelanggaran lalu lintas (86,3%). Pengalaman responden mengalami pelanggaran lalu lintas dan jenis pelanggaran yang pernah dialami disajikan pada Gambar 4.21, Gambar 4.22 dan Tabel 4.24 berikut ini.



Gambar 4.21 Pengalaman Pelanggaran Lalu Lintas

Tabel 4.24 Pengalaman Pelanggaran Lalu Lintas

Jenis Pelanggaran Lalu Lintas	Jumlah	Persentase
Melebihi batas kecepatan	5	5,1%
Membawa muatan lebih	37	37,4%
Tidak membawa surat-surat	1	1,0%
Perlengkapan kendaraan tidak memenuhi persyaratan	1	1,0%
Melanggar Marka	13	13,1%
Melanggar rambu	17	17,2%
Melanggar Lampu Lalu Lintas (APILL)	4	4,0%
Lainnya	21	21,2%



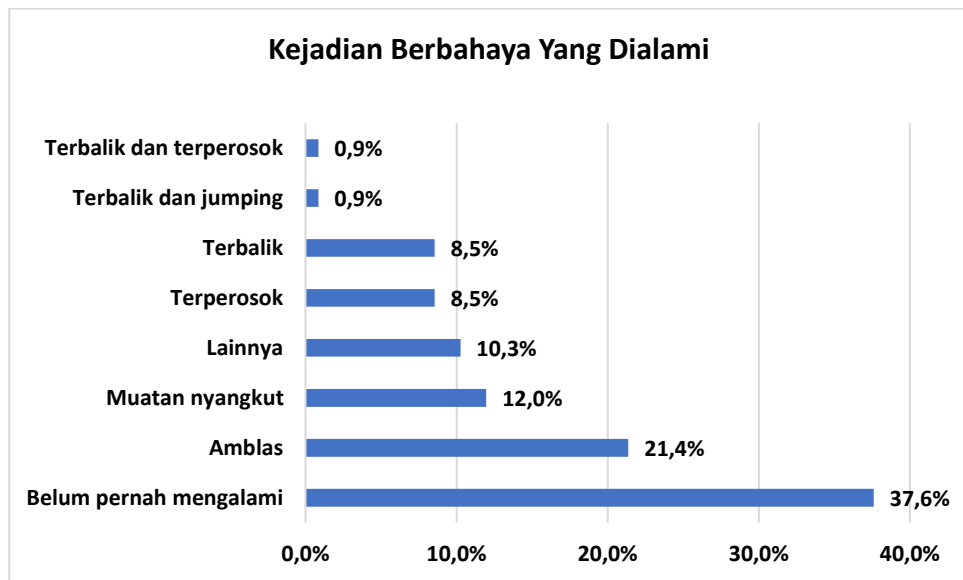
Gambar 4.22 Jenis-jenis Pelanggaran Lalu Lintas Yang Pernah Dilakukan

B. Pengalaman Kejadian Berbahaya

Jenis kejadian berbahaya yang pernah dialami responden umumnya berupa amblas, muatan nyangkut, kendaraan terperosok dan terbalik, sebagaimana yang disajikan pada Tabel 4.25 dan Gambar 4.23 berikut ini.

Tabel 4.25 Kejadian Berbahaya yang Pernah Dialami

Kejadian Berbahaya yang Dialami	Jumlah	Persentase
Amblas	25	21.4%
Muatan nyangkut	14	12.0%
Terperosok	10	8.5%
Terbalik	10	8.5%
Terbalik dan juling	1	0.9%
Terbalik dan terperosok	1	0.9%
Lainnya	12	10.3%
- Ban bocor/pecah	3 kejadian	
- Kerusakan	1 kejadian	
- Ketahan tali	1 kejadian	
- Menyenggol	2 kejadian	
- Muatan copot/Rusak	2 kejadian	
- Perampokan muatan	1 kejadian	
- Tabrak dari belakang	1 kejadian	
- Tabrakan beruntun	1 kejadian	
Belum pernah mengalami	44	37.6%



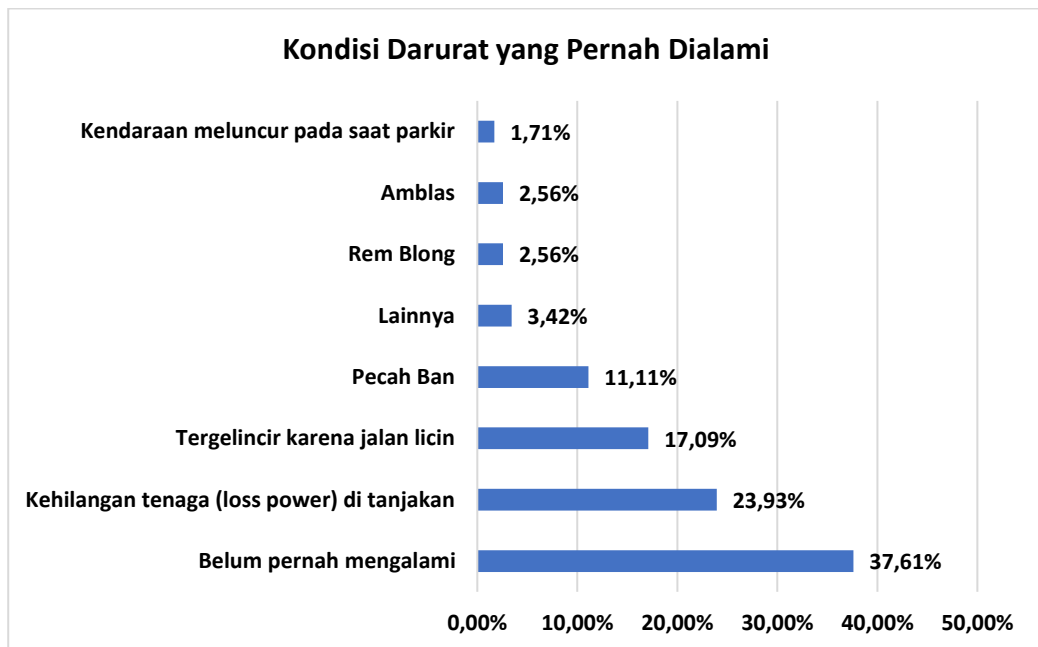
Gambar 4.23 Kejadian Berbahaya yang Pernah Dialami

C. Pengalaman Kondisi Darurat

Jenis kondisi darurat yang pernah dialami responden disajikan pada Gambar berikut.

Tabel 4.26 Kondisi Darurat yang Pernah Dialami

Jenis Kondisi Darurat	Jumlah	Persentase
Belum pernah mengalami	44	37.61%
Kehilangan tenaga (<i>loss power</i>) di tanjakan	28	23.93%
Tergelincir karena jalan licin	20	17.09%
Pecah Ban	13	11.11%
Lainnya	4	3.42%
Rem Blong	3	2.56%
Amblas	3	2.56%
Kendaraan meluncur pada saat parkir	2	1.71%



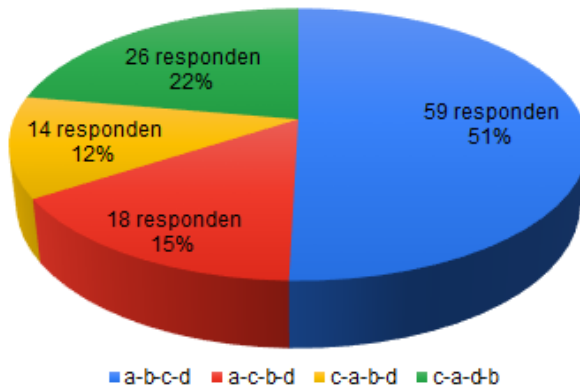
Gambar 4.24 Kondisi Darurat yang Pernah Dialami Selama Menjadi Pengemudi Angkutan Barang

D. Tindakan Ketika Mengalami Kejadian Berbahaya dan Kondisi Darurat

Tahapan tindakan ketika mengalami kejadian berbahaya dan kondisi darurat adalah jawaban **a-c-b-d** yaitu:

1. Meminggirkan kendaraan
2. Menyalakan lampu hazard
3. Memasang segitiga pengaman atau tanda lainnya
4. Mematikan mesin

Terdapat hanya 15% responden yang menjawab dengan benar tindakan yang harus dilakukan ketika kendaraan mengalami kondisi darurat. Jawaban responden disajikan pada Gambar 4.25 berikut.



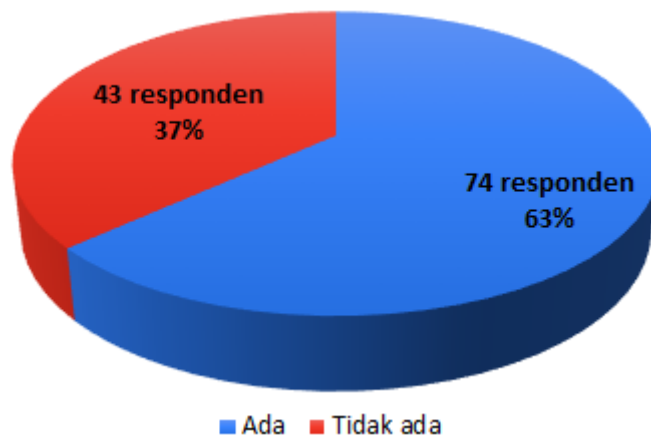
- Keterangan:
- a. Meminggirkan kendaraan
 - b. Memasang segitiga pengaman atau tanda lainnya
 - c. Menyalakan lampu hazard
 - d. Mematikan mesin

Gambar 4.25 Tindakan yang Dilakukan Ketika Mengalami Kejadian Berbahaya Atau Kondisi Darurat

4.2.4 Hasil Survei Tentang Kerusakan Kendaraan

A. Keberadaan Peraturan Tentang Kerusakan Kendaraan

Sebagian besar responden (63%) menyatakan perusahaan angkutan barang telah memiliki peraturan yang harus diikuti tentang kerusakan kendaraan. Jawaban responden tentang keberadaan peraturan tentang kerusakan kendaraan disajikan pada Gambar berikut.



Gambar 4.26 Keberadaan Peraturan Tentang Kerusakan Kendaraan

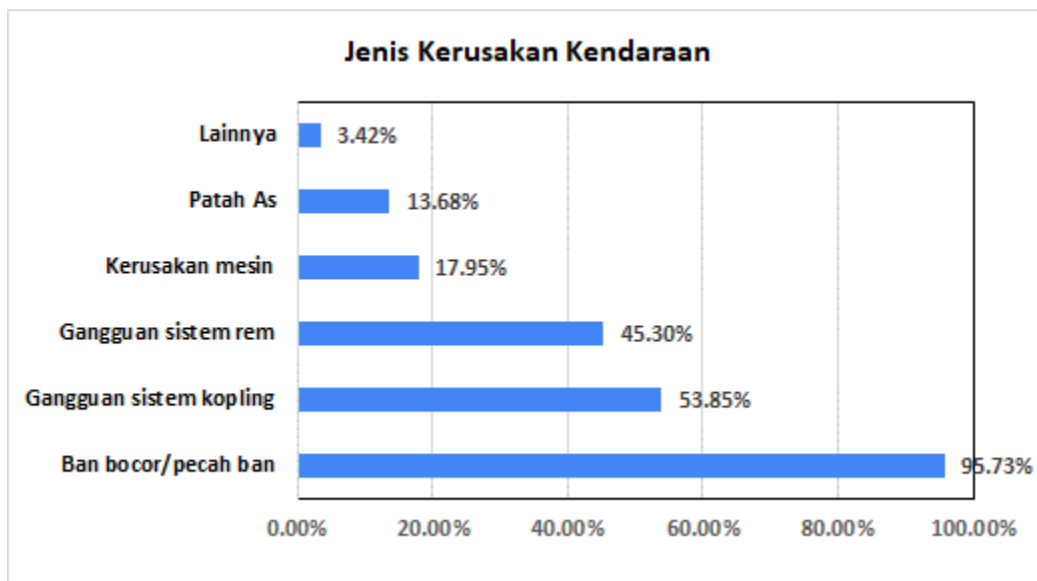
B. Jenis Kerusakan Kendaraan yang Dialami

Hampir seluruh responden (95,73%) pernah mengalami pecah ban. Jenis kerusakan kendaraan yang paling sering dialami oleh responden berikutnya adalah gangguan

sistem kopling (53,85%) dan gangguan sistem rem/rem blong (45,3%). Jenis kerusakan kendaraan yang dialami responden disajikan pada Tabel 4.27 dan Gambar 4.27 berikut.

Tabel 4.27 Jenis Kerusakan Kendaraan yg Pernah dialami

Jenis Kerusakan	Jumlah	Persentase
Ban bocor/pecah ban	112	95.73%
Gangguan sistem kopling	63	53.85%
Gangguan sistem rem	53	45.30%
Kerusakan mesin	21	17.95%
Patah As	16	13.68%
Lainnya	4	3.42%



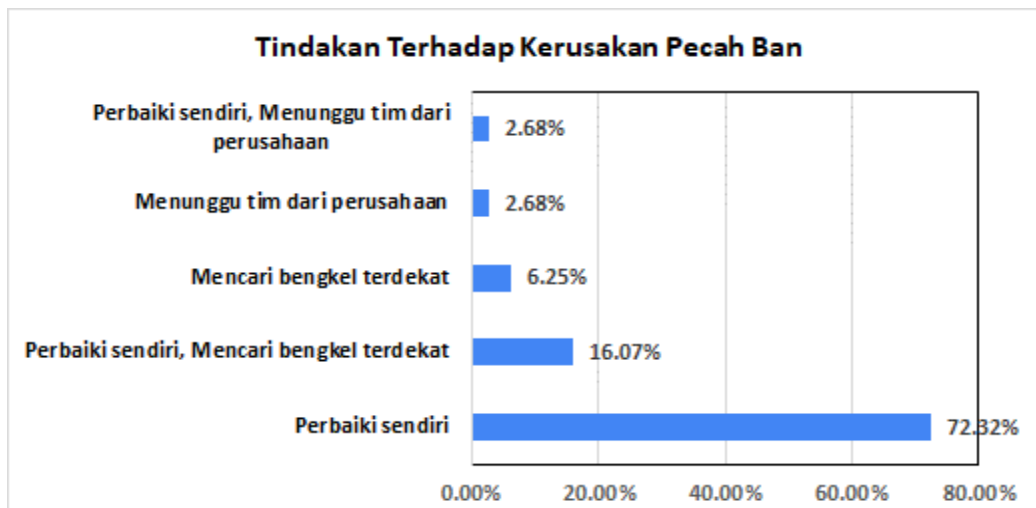
Gambar 4.27 Jenis Kerusakan Kendaraan yang pernah Dialami

C. Mengatasi Pecah Ban

Sebanyak 72,32% responden cenderung memperbaiki sendiri jika mengalami pecah ban, sementara sebanyak 16,32 % berusaha memperbaiki sendiri, jika kesulitan baru dibawa ke bengkel dan 2,68% responden berusaha memperbaiki sendiri sambil menunggu kedatangan tim dari perusahaan. Hanya sebagian kecil responden (6,25%) yang mencari bengkel terdekat bila mengalami pecah ban. Langkah yang diambil bila mengalami pecah ban disajikan pada Tabel dan Gambar berikut.

Tabel 4.28 Langkah yang Diambil Bila Mengalami Pecah Ban

Tindakan Terhadap Kerusakan Pecah Ban	Jumlah	Persentase
Perbaiki sendiri	81	72.32%
Perbaiki sendiri, Mencari bengkel terdekat	18	16.07%
Mencari bengkel terdekat	7	6.25%
Menunggu tim dari perusahaan	3	2.68%
Perbaiki sendiri, Menunggu tim dari perusahaan	3	2.68%
Total	112	100.00%

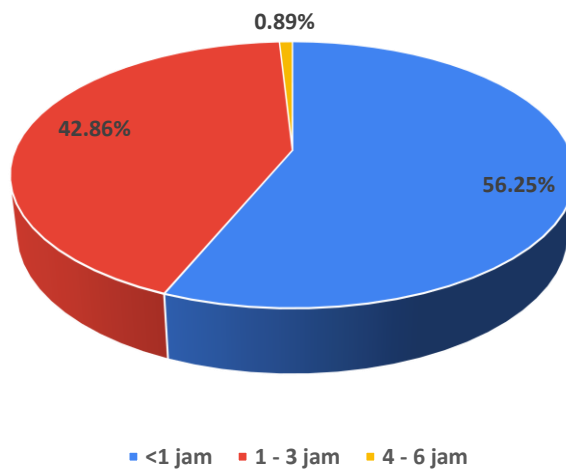


Gambar 4.28 Langkah yang Diambil Bila Mengalami Pecah Ban

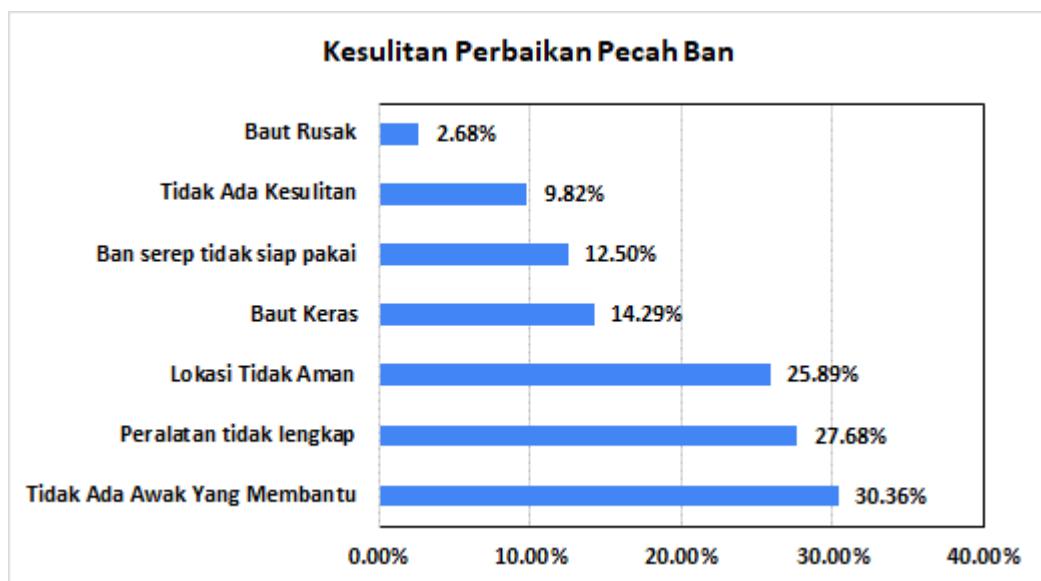
Waktu perbaikan maksimum yang diperlukan adalah 3 jam. Kesulitan terbesar yang dialami responden dalam memperbaiki sendiri kerusakan pecah ban adalah tidak ada awak kendaraan yang membantu (30,36%), peralatan tidak lengkap (27,68%) dan lokasi kendaraan tidak aman (25,89%). Waktu yang diperlukan untuk memperbaiki dan kesulitan yang dialami jika harus memperbaiki sendiri kerusakan pecah ban disajikan pada Tabel dan Gambar berikut.

Tabel 4.29 Waktu yang Dibutuhkan Untuk Mengatasi Pecah Ban

Waktu Untuk Memperbaiki Sendiri	Jumlah	Persentase
<1 jam	63	56.25%
1 - 3 jam	48	42.86%
4 - 6 jam	1	0.89%
Total	112	100.00%



Gambar 4.29 Waktu yang Dibutuhkan Untuk Mengatasi Pecah Ban



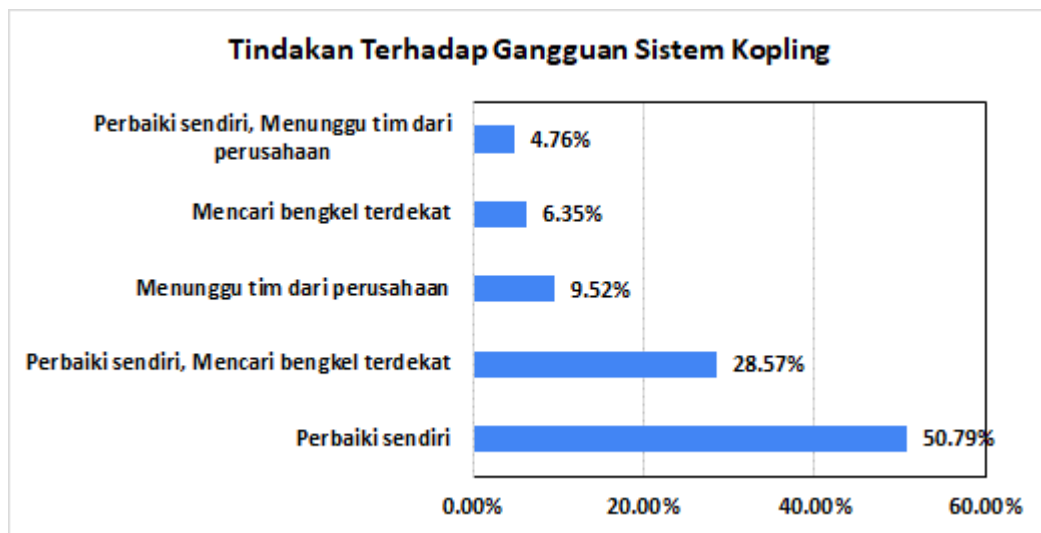
Gambar 4.30 Kesulitan Dalam Perbaikan Pecah Ban

D. Mengatasi Gangguan Sistem Kopling

Hanya 50,79% responden cenderung memperbaiki sendiri jika mengalami kerusakan sistem kopling. Sebanyak 28,57% responden berusaha memperbaiki sendiri, jika kesulitan baru dibawa ke bengkel dan 4,76% responden berusaha memperbaiki sendiri sambil menunggu kedatangan tim dari perusahaan. Langkah yang diambil bila mengalami gangguan sistem kopling disajikan pada Tabel dan Gambar berikut.

Tabel 4.30 Langkah yang Diambil Bila Mengalami Gangguan Sistem Kopling

Tindakan Terhadap Gangguan Sistem Kopling	Jumlah	Persentase
Perbaiki sendiri	32	50.79%
Perbaiki sendiri, Mencari bengkel terdekat	18	28.57%
Menunggu tim dari perusahaan	6	9.52%
Mencari bengkel terdekat	4	6.35%
Perbaiki sendiri, Menunggu tim dari perusahaan	3	4.76%
Total	63	100.00%

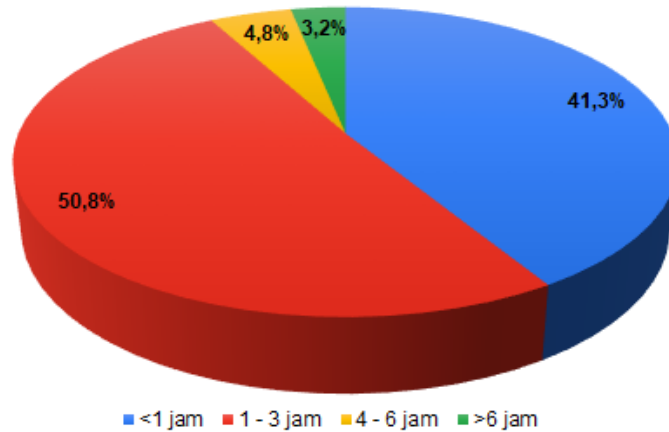


Gambar 4.31 Langkah yang Diambil Bila Mengalami Gangguan Sistem Kopling

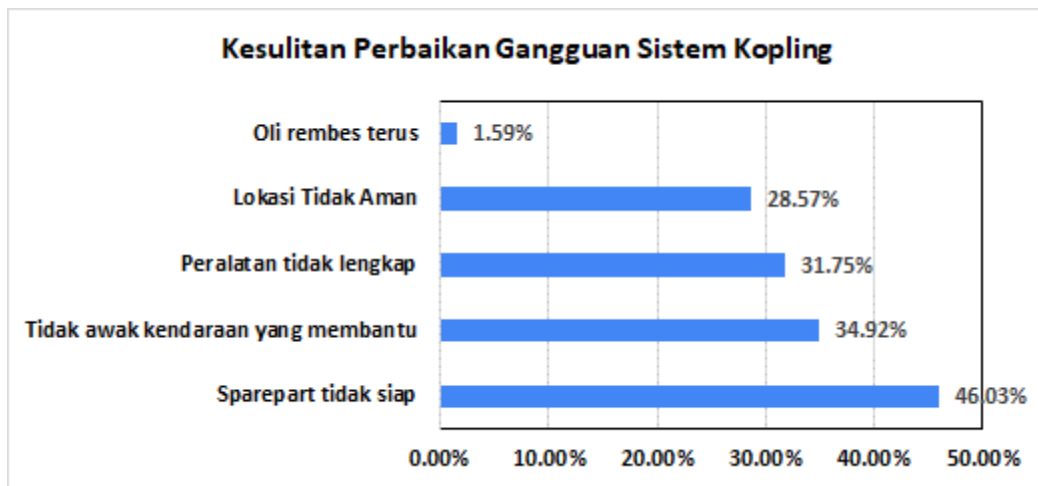
Waktu yang diperlukan responden untuk memperbaiki sendiri yang terbanyak adalah 1-3 jam (50,79%), sementara responden yang memerlukan waktu <1 jam sebanyak 41,27%. Kesulitan yang dialami dalam memperbaiki sistem kopling sendiri adalah *spare part* tidak siap (46,03%), tidak ada awak yang membantu (34,92%), peralatan tidak lengkap (31,75%) dan lokasi kendaraan tidak aman (28,57%). Waktu yang diperlukan untuk memperbaiki dan kesulitan yang dialami jika harus memperbaiki sendiri gangguan sistem kopling disajikan pada Tabel dan Gambar berikut.

Tabel 4.31 Waktu yang Dibutuhkan Untuk Gangguan Sistem Kopling

Waktu Untuk Memperbaiki Sendiri	Jumlah	Persentase
<1 jam	26	41.27%
1 - 3 jam	32	50,79%
4 - 6 jam	3	4.76%
>6 jam	2	3.17%
Total	63	100.00%



Gambar 4.32 Waktu yang Dibutuhkan Untuk Gangguan Sistem Kopling



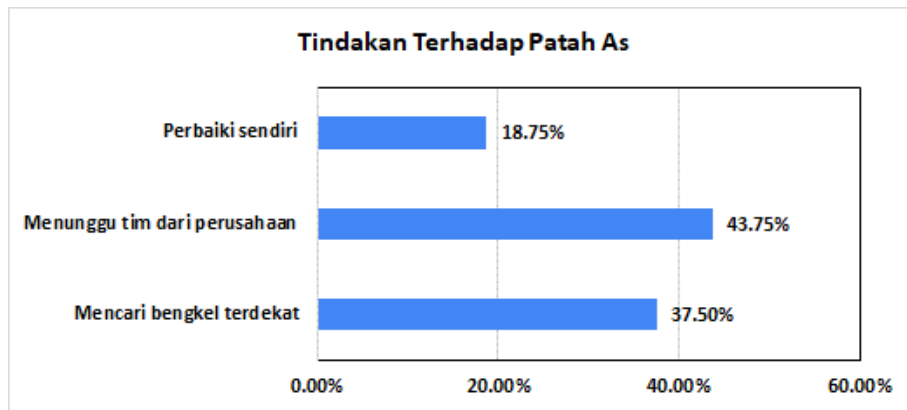
Gambar 4.33 Kesulitan Dalam Perbaikan Gangguan Sistem Kopling

E. Mengatasi Kerusakan Patah As

Hanya sebagian kecil responden (18,75%) yang memperbaiki sendiri jika mengalami kerusakan patah as. Responden cenderung menunggu kedatangan tim dari perusahaan (43,75%) dan mencari bengkel terdekat (37,5%). Langkah yang diambil bila mengalami kerusakan patah as disajikan pada Tabel dan Gambar berikut.

Tabel 4.32 Langkah yang Diambil Bila Mengalami Kerusakan Patah As

Tindakan Terhadap Kerusakan Patah As	Jumlah	Persentase
Mencari bengkel terdekat	6	37.50%
Menunggu tim dari perusahaan	7	43.75%
Perbaiki sendiri	3	18.75%
Total	16	100.00%

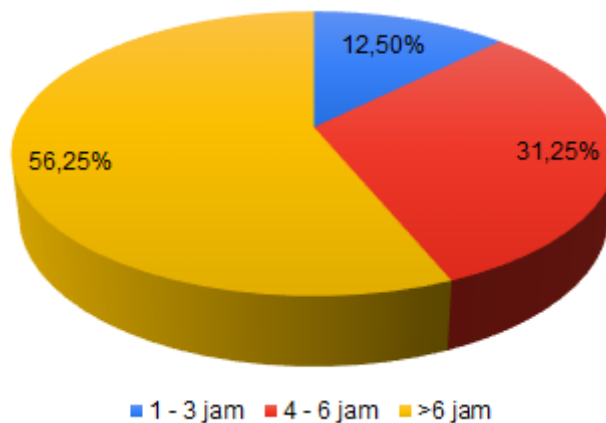


Gambar 4.34 Langkah yang Diambil Bila Mengalami Kerusakan Patah As

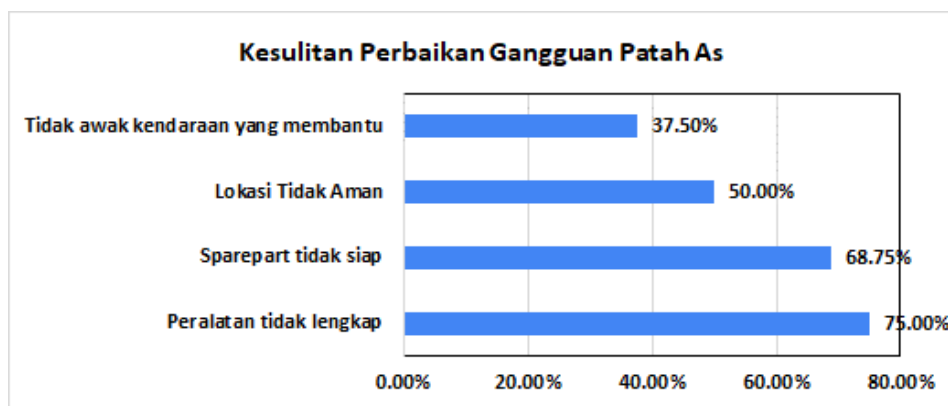
Waktu yang diperlukan untuk memperbaiki sendiri kerusakan patah as relative lama, 31,25% responden memerlukan waktu 4-6 jam dan 56,25% responden memerlukan waktu > 6jam. Kesulitan yang dialami dalam memperbaiki sistem kopling sendiri adalah peralatan tidak lengkap (75%), *spare part* tidak siap (46,03%), lokasi kendaraan tidak aman (25,89%) dan tidak ada awak yang membantu (37,5%). Waktu yang diperlukan untuk memperbaiki dan kesulitan yang dialami jika harus memperbaiki sendiri disajikan pada Tabel dan Gambar berikut.

Tabel 4.33
Waktu yang Dibutuhkan Untuk Kerusakan Patah As

Waktu Untuk Memperbaiki Sendiri	Jumlah	Persentase
1 - 3 jam	2	12.50%
4 - 6 jam	5	31.25%
>6 jam	9	56.25%
Total	16	100.00%



Gambar 4.35 Waktu yang Dibutuhkan Untuk Kerusakan Patah As



Gambar 4.36 Kesulitan Dalam Perbaikan Kerusakan Patah As

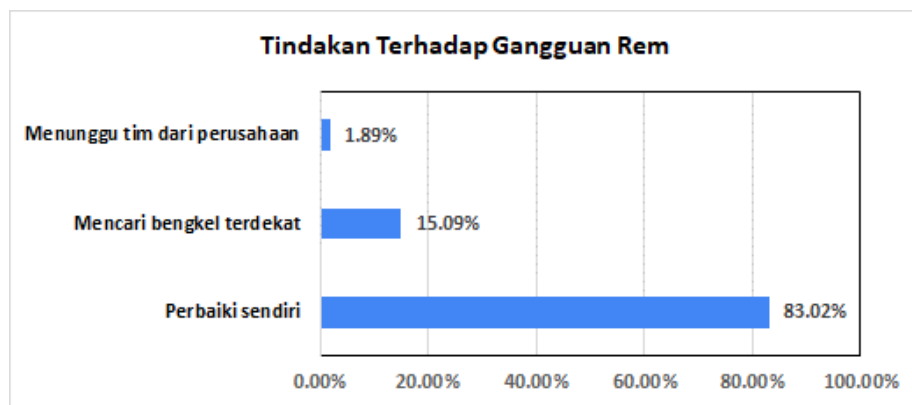
F. Mengatasi Gangguan Sistem Rem

Sebagian besar responden (83,03%) cenderung memperbaiki sendiri jika mengalami gangguan system rem (rem blong). Hanya 15,09% responden mencari bengkel yang terdekat dan 1,89% responden menunggu kedatangan tim dari perusahaan. Langkah

yang diambil bila mengalami gangguan sistem rem disajikan pada Tabel dan Gambar berikut.

Tabel 4.34 Langkah yang Diambil Bila Mengalami Gangguan Sistem Rem

Tindakan Terhadap Gangguan Sistem Rem	Jumlah	Persentase
Perbaiki sendiri	44	83.02%
Mencari bengkel terdekat	8	15.09%
Menunggu tim dari perusahaan	1	1.89%
Total	53	100.00%

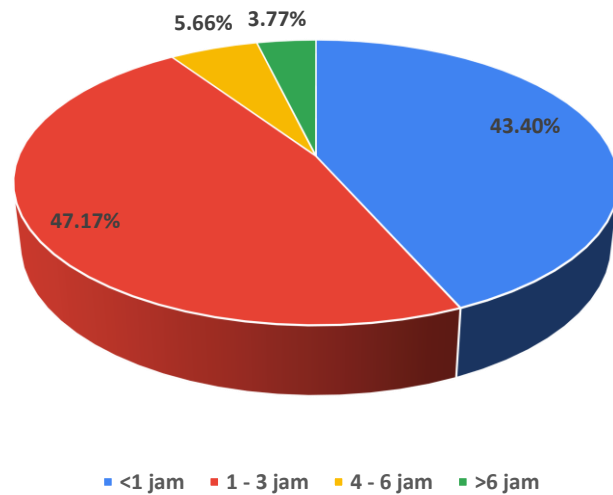


Gambar 4.37 Langkah yang Diambil Bila Mengalami Gangguan Sistem Rem

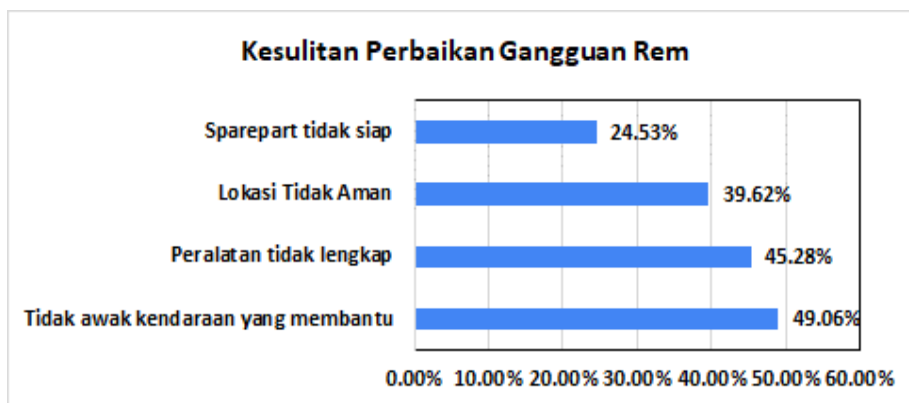
Waktu yang diperlukan responden untuk memperbaiki sendiri gangguan sistem rem yang terbanyak adalah 1-3 jam (47,17%), sementara responden yang memerlukan waktu <1 jam sebanyak 44,4%. Kesulitan yang dialami dalam memperbaiki sistem kopling sendiri adalah tidak ada awak yang membantu (49,06%), peralatan tidak lengkap (45,28%), lokasi kendaraan tidak aman (39,62%) dan *spare part* tidak siap (24,53%),. Waktu yang yang diperlukan untuk memperbaiki dan kesulitan yang dialami jika harus memperbaiki sendiri gangguan sistem rem disajikan pada Gambar berikut.

Tabel 4.35 Waktu yang Dibutuhkan Untuk Mengatasi Gangguan Sistem Rem

Waktu Untuk Memperbaiki Sendiri	Jumlah	Persentase
<1 jam	23	43.40%
1 - 3 jam	25	47.17%
4 - 6 jam	3	5.66%
>6 jam	2	3.77%



Gambar 4.38 Waktu yang Dibutuhkan Untuk Mengatasi Gangguan Sistem Rem



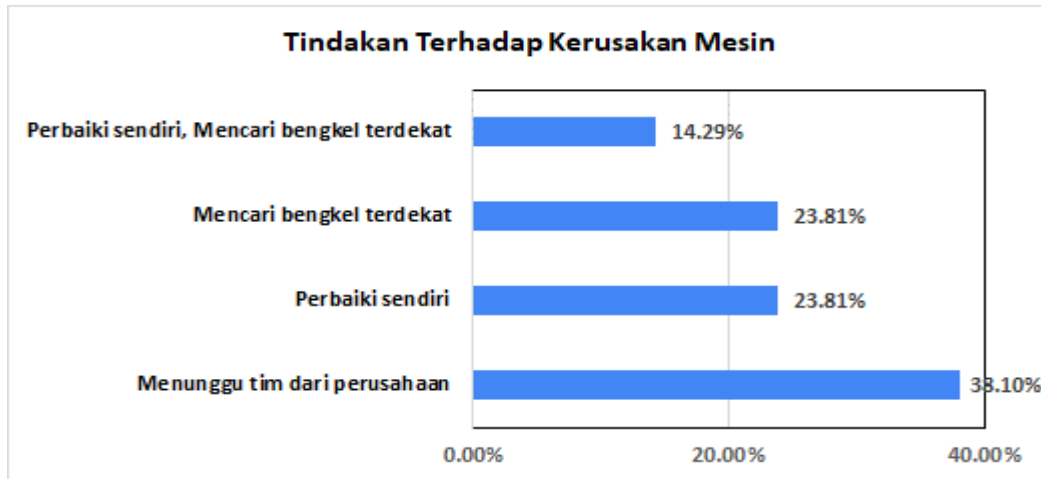
Gambar 4.39 Kesulitan Dalam Perbaikan Mengatasi Gangguan Sistem Rem

G. Mengatasi Kerusakan Mesin

Sangat sedikit responden yang memperbaiki sendiri jika mengalami kerusakan mesin. Sebanyak 14,29% responden berusaha memperbaiki sendiri, namun akan mencari bengkel yang terdekat bila tidak mampu memperbaiki. Responden cenderung menunggu kedatangan tim dari perusahaan (38,1%) dan mencari bengkel yang terdekat (23,81%). Langkah yang diambil bila mengalami kerusakan mesin disajikan pada Tabel dan Gambar berikut.

Tabel 4.36 Langkah yang Diambil Bila Mengalami Kerusakan Mesin

Tindakan Terhadap Kerusakan Mesin	Jumlah	Persentase
Menunggu tim dari perusahaan	8	38.10%
Mencari bengkel terdekat	5	23.81%
Perbaiki sendiri	5	23.81%
Perbaiki sendiri, Mencari bengkel terdekat	3	14.29%
Total	21	100%

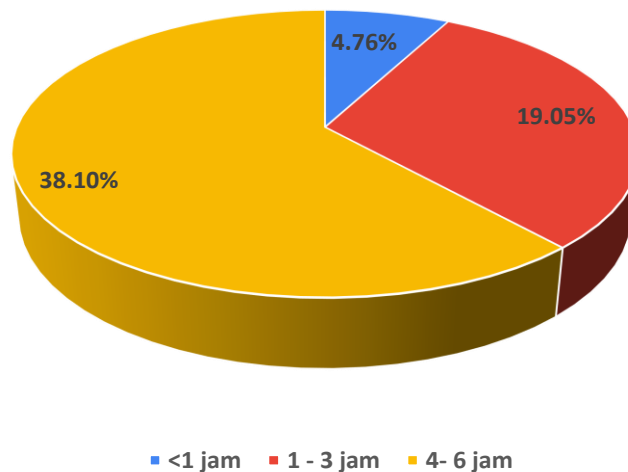


Gambar 4.40 Langkah yang Diambil Bila Mengalami Kerusakan Mesin

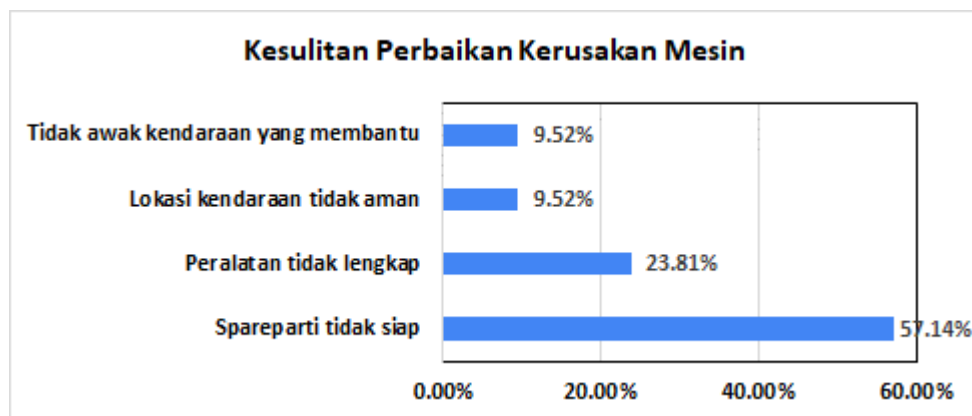
Sebanyak 76,2% responden menyatakan bahwa waktu yang diperlukan responden untuk memperbaiki sendiri kerusakan mesin minimal 4 jam, sementara responden yang memerlukan waktu <4 jam sebanyak 23,8%. Kesulitan yang dialami dalam memperbaiki kerusakan mesin sendiri adalah *spare part* tidak siap (57,14%), peralatan tidak lengkap (23,81%), lokasi kendaraan tidak aman (9,52%) dan tidak ada awak yang membantu (9,52%). Waktu yang diperlukan untuk memperbaiki dan kesulitan yang dialami jika harus memperbaiki sendiri kerusakan mesin disajikan pada Tabel dan Gambar berikut.

Tabel 4.37. Waktu yang Dibutuhkan Untuk Gangguan Kerusakan Mesin

Waktu Untuk Memperbaiki Sendiri	Jumlah	Persentase
<1 jam	1	4.76%
1 - 3 jam	4	19.05%
4- 6 jam	8	38.10%
>6 jam	8	38.10%
Total	21	100.00%



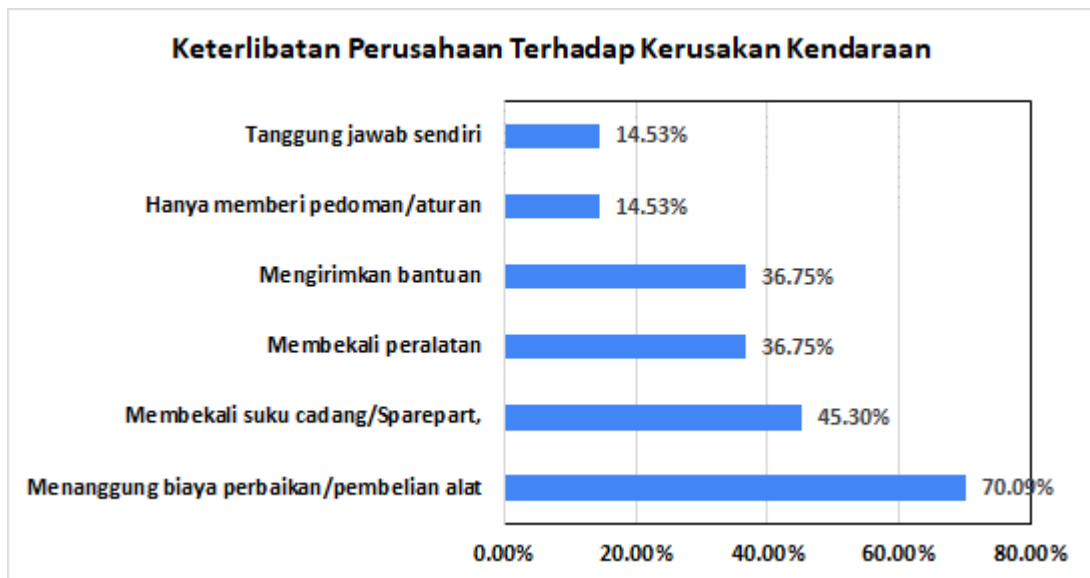
Gambar 4.41 Waktu yang Dibutuhkan Untuk Gangguan Kerusakan Mesin



Gambar 4.42 Kesulitan Dalam Perbaikan Gangguan Kerusakan Mesin

H. Keterlibatan Perusahaan Dalam Menangani Kerusakan Kendaraan

Sebanyak 70,09% responden menyatakan perusahaan menanggung biaya perbaikan/pembelian alat bila kendaraan mengalami kerusakan. Peran perusahaan dalam menangani kerusakan kendaraan menurut responden adalah membekali suku cadang/*spare part* (45,3%), membekali peralatan dan mengirimkan bantuan (masing-masing 36,75%). Terdapat perusahaan yang hanya memberi pedoman/aturan (14,53%) dan membebankan kerusakan pada pengemudi atau tanggung jawab sendiri (14,53%). Keterlibatan perusahaan dalam menangani kerusakan kendaraan disajikan pada Gambar berikut.



Gambar 4.43 Keterlibatan Perusahaan Dalam Menangani Kerusakan Kendaraan

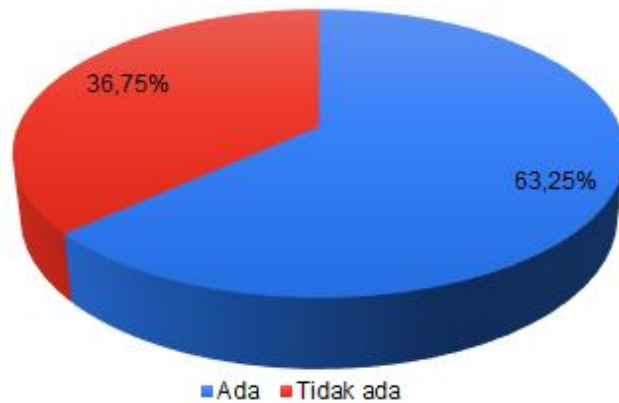
4.2.5 Hasil Survei Tentang Tanggap Darurat Kecelakaan

A. Keberadaan Peraturan Tentang Tanggap Darurat Kecelakaan

Belum semua perusahaan angkutan barang memiliki peraturan yang harus diikuti tentang tanggap darurat kecelakaan. 36,75% responden menyatakan bahwa perusahaan tempat mereka bekerja belum memiliki peraturan tersebut. Jawaban responden terhadap keberadaan peraturan tentang tanggap darurat kecelakaan disajikan pada Tabel dan Gambar berikut.

**Tabel 4.38
Keberadaan Peraturan Tentang Tanggap Darurat Kecelakaan**

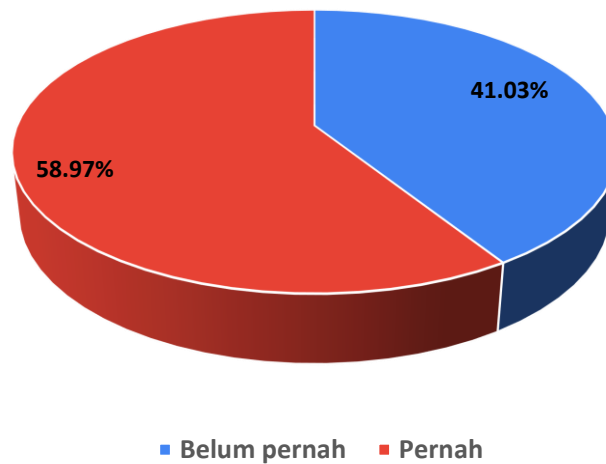
Keberadaan Pedoman	Jumlah	Persentase
Ada	74	63.25%
Tidak ada	43	36.75%
Total	117	100%



Gambar 4.44 Keberadaan Peraturan Tentang Tanggap Darurat Kecelakaan

B. Pengalaman Kecelakaan

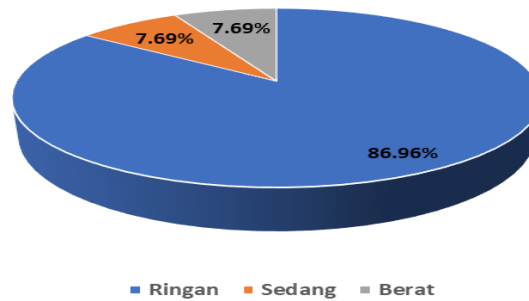
Terdapat 58,97% responden menyatakan pernah mengalami kecelakaan. Dari responden (69 orang) yang pernah mengalami kecelakaan, sebagian besar mengalami kecelakaan ringan (86,96%), sedangkan yang mengalami kecelakaan sedang dan berat memiliki jumlah yang sama yaitu sebesar 7,69%. Sebagian besar responden mengalami satu kali kecelakaan (60,87%) dan dua kali kecelakaan (27,84), sedangkan yang pernah mengalami tiga dan empat kali kecelakaan jumlahnya relative sedikit (masing-masing 5,8%). Pengalaman kecelakaan yang dialami responden disajikan pada Gambar berikut.



Gambar 4.45 Pengalaman Kecelakaan

C. Jenis Kecelakaan yang Dialami

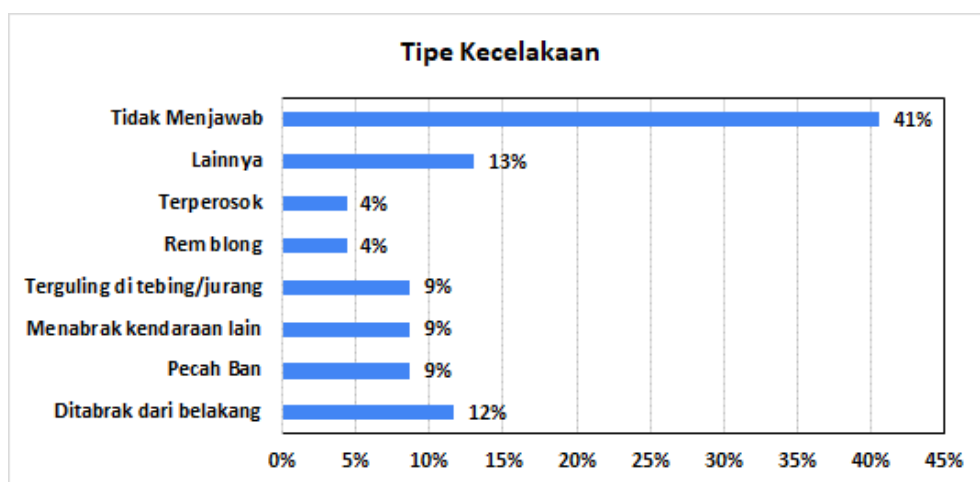
Dari responden yang pernah mengalami kecelakaan, sebanyak 86,96 % pernah mengalami kecelakaan ringan, dan masing-masing 7,69% pernah mengalami kecelakaan sedang dan berat. Jenis kecelakaan yang dialami responden disajikan pada Gambar berikut.



Gambar 4.46 Jenis Kecelakaan yang Dialami

D. Tipe Kecelakaan Terberat yang Dialami

Sebanyak 28 responden yang pernah mengalami kecelakaan tidak menjawab atau merasa tidak pernah mengalami kecelakaan yang terberat. Tipe kecelakaan terberat yang pernah dialami responden yang terbanyak adalah ditabrak dari belakang (12%), selain itu pecah ban, menabrak kendaraan lain dan terguling (masing-masing 9%) dan rem blong, terperosok (masing-masing 4%) serta tipe lainnya. Tipe kecelakaan terberat yang pernah dialami responden disajikan pada Gambar berikut.



Gambar 4.47 Tipe Kecelakaan Terberat yang Dialami

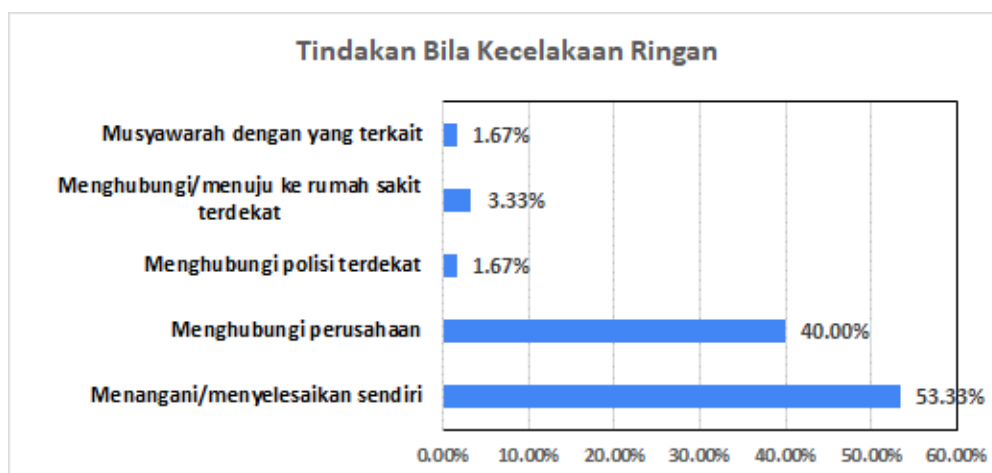
E. Tanggap Darurat Bila Mengalami Kecelakaan

1. Tanggap Darurat Kecelakaan Ringan

Responden yang mengalami kecelakaan ringan cenderung menangani/menyelesaikan sendiri (53,33%) dan menghubungi perusahaan (40%). Langkah tanggap darurat bila responden mengalami kecelakaan ringan disajikan pada Tabel dan Gambar berikut.

Tabel 4.39 Tanggap Darurat Bila Mengalami Kecelakaan Ringan

Tindakan Yang Dilakukan	Jumlah	Persentase
Menangani/menyelesaikan sendiri	32	53.33%
Menghubungi perusahaan	24	40.00%
Menghubungi polisi terdekat	1	1.67%
Menghubungi/menuju ke rumah sakit terdekat	2	3.33%
Musyawah dengan yang terkait	1	1.67%
Total	60	100.00%



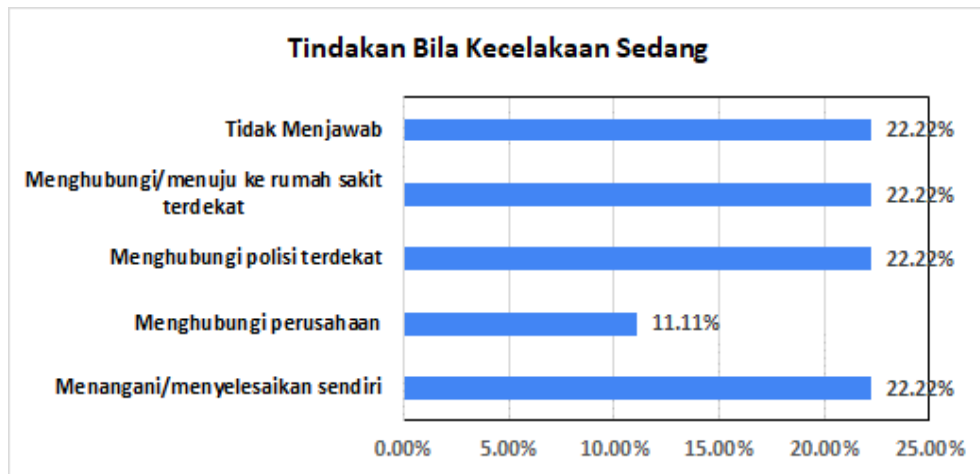
Gambar 4.48 Tanggap Darurat Bila Mengalami Kecelakaan Ringan

2. Tanggap Darurat Kecelakaan Sedang

Tindakan tanggap darurat responden yang mengalami kecelakaan sedang bervariasi. Jawaban menangani/menyelesaikan sendiri, menghubungi polisi terdekat dan menghubungi/menuju rumah sakit terdekat dijawab oleh masing-masing 22% responden. Sisanya adalah menghubungi perusahaan (11%). Langkah tanggap darurat bila responden mengalami kecelakaan sedang disajikan pada Tabel dan Gambar berikut.

Tabel 4.40 Tanggap Darurat Bila Mengalami Kecelakaan Sedang

Tindakan Yang Dilakukan	Jumlah	Persentase
Menangani/menyelesaikan sendiri	2	22.22%
Menghubungi perusahaan	1	11.11%
Menghubungi polisi terdekat	2	22.22%
Menghubungi/menuju ke rumah sakit terdekat	2	22.22%
Tidak Menjawab	2	22.22%
Total	9	100%



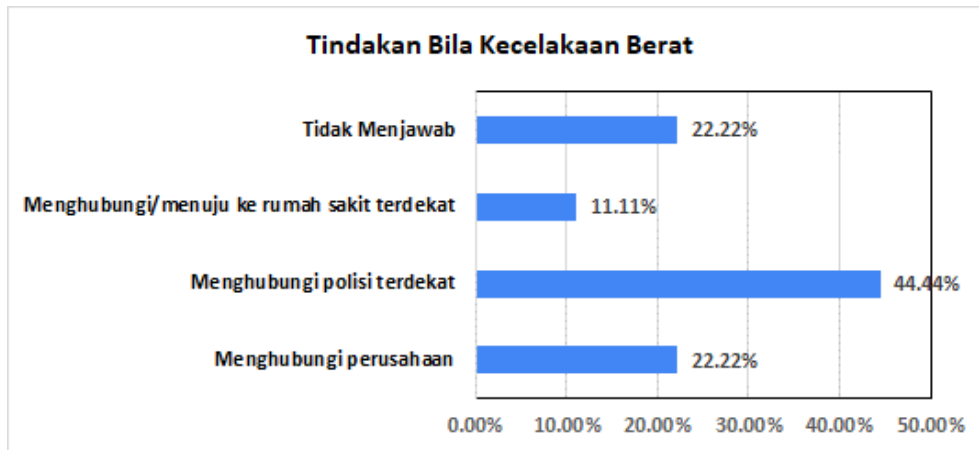
Gambar 4.49 Tanggap Darurat Bila Mengalami Kecelakaan Sedang

3. Tanggap Darurat Kecelakaan Berat

Tindakan tanggap darurat responden yang mengalami kecelakaan berat yang terbesar adalah menghubungi polisi (44,44%), berikutnya menghubungi perusahaan (22%) dan menghubungi/menuju rumah sakit terdekat (11 %). Langkah tanggap darurat bila responden mengalami kecelakaan berat disajikan pada Tabel dan Gambar berikut.

Tabel 4.41 Tanggap Darurat Bila Mengalami Kecelakaan Berat

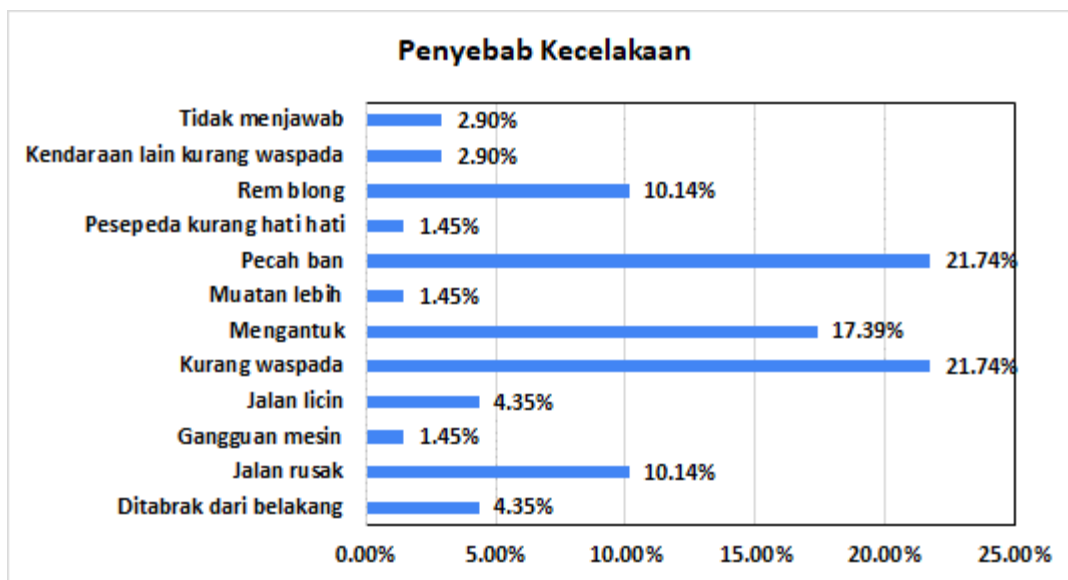
Tindakan Yang Dilakukan	Jumlah	Persentase
Menghubungi perusahaan	2	22.22%
Menghubungi polisi terdekat	4	44.44%
Menghubungi/menuju ke rumah sakit terdekat	1	11.11%
Tidak Menjawab	2	22.22%
Total	9	100%



Gambar 4.50 Tanggap Darurat Bila Mengalami Kecelakaan Berat

F. Penyebab Kecelakaan

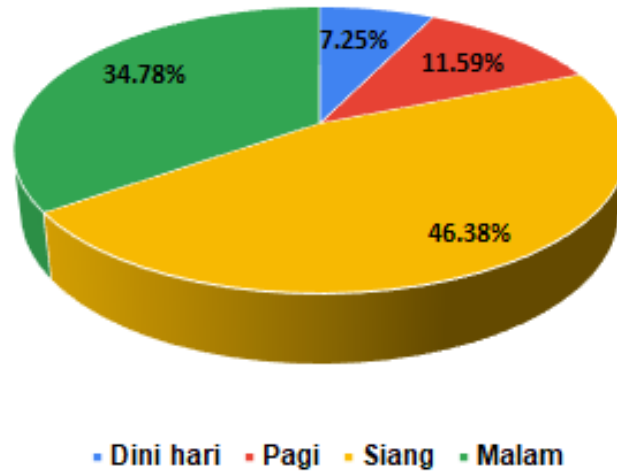
Lima penyebab kecelakaan yang banyak dialami responden adalah pecah ban dan kurang waspada (masing-masing sebesar 21,74%), mengantuk (17,39%), rem blong dan jalan rusak (masing-masing sebesar 21,74%). . Penyebab kecelakaan yang dialami responden disajikan pada Gambar berikut.



Gambar 4.51 Penyebab Kecelakaan

G. Waktu Terjadinya Kecelakaan

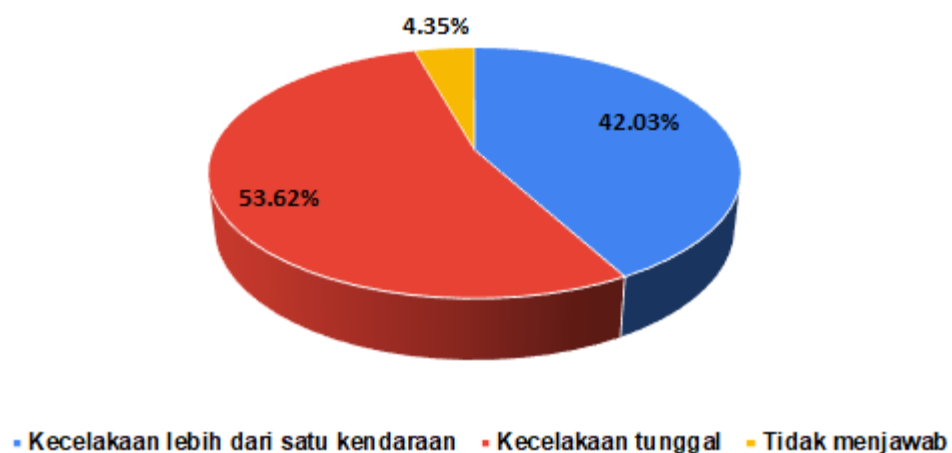
Waktu terjadinya kecelakaan yang banyak dialami responden adalah siang hari (46,38%) dan malam hari (34,78%). Waktu terjadinya kecelakaan yang dialami responden disajikan pada Gambar berikut.



Gambar 4.52 Waktu Terjadinya Kecelakaan

H. Kendaraan Yang Terlibat Kecelakaan

Kecelakaan yang paling banyak dialami oleh responden adalah kecelakaan tunggal (53,62%). Jumlah kendaraan yang terlibat kecelakaan yang dialami responden disajikan pada Gambar berikut.



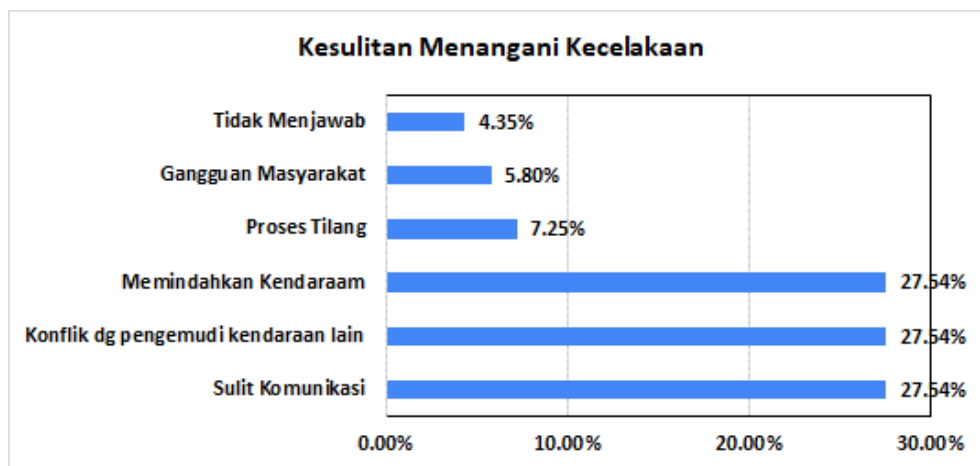
Gambar 4.53 Jumlah Kendaraan Yang Terlibat Kecelakaan

I. Kesulitan Dalam Tanggap Darurat Kecelakaan

Kesulitan yang cenderung dialami responden dalam tanggap darurat kecelakaan adalah kesulitan komunikasi (khususnya sinyal telepon seluler dan internet), konflik dengan pengemudi kendaraan lain dan kesulitan memindahkan kendaraan. Kesulitan dalam melakukan tanggap darurat kecelakaan yang dialami responden disajikan pada Tabel dan Gambar berikut.

Tabel 4.42 Kesulitan Dalam Tanggap Darurat Kecelakaan

Kesulitan Dalam Menangani Kecelakaan	Jumlah	Persentase
Sulit Komunikasi	19	27.54%
Konflik dg pengemudi kendaraan lain	19	27.54%
Memindahkan Kendaraam	19	27.54%
Proses Tilang	5	7.25%
Gangguan Masyarakat	4	5.80%
Tidak Menjawab	3	4.35%
Total	69	100%



Gambar 4.54 Kesulitan Dalam Tanggap Darurat Kecelakaan

4.2.6 Hasil Survei Tentang Perlengkapan Kendaraan

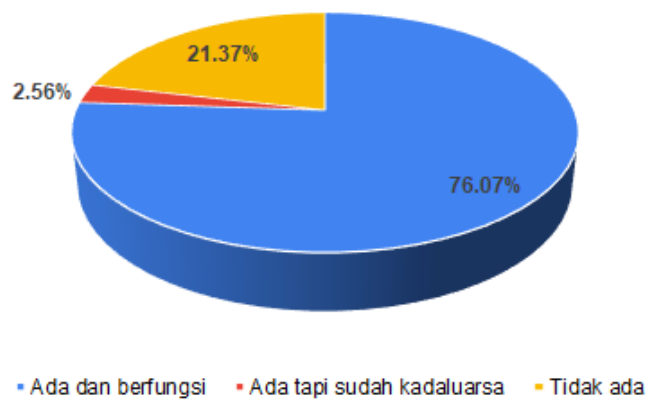
A. Keberadaan Alat Pemadam Api Ringan (APAR)

Sebanyak 76.07% responden menyatakan tersedia alat pemadam kebakaran dalam kendaraan dan dalam kondisi berfungsi. Sisanya ada tapi sudah kadaluarsa (2,56%) dan

tidak ada (21,37%). Keberadaan alat pemadam kebakaran dalam kendaraan disajikan pada Tabel dan Gambar berikut.

Tabel 4.43 Keberadaan Alat Pemadam Kebakaran Dalam Kendaraan

Kondisi APAR	Jumlah	Persentase
Ada dan berfungsi	89	76.07%
Ada tapi sudah kadaluarsa	3	2.56%
Tidak ada	25	21.37%
total	117	100.00%



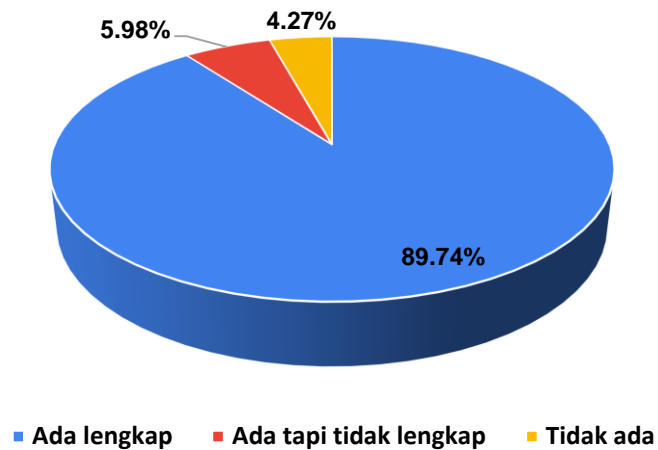
Gambar 4.55 Keberadaan Alat Pemadam Kebakaran Dalam Kendaraan

B. Keberadaan Perlengkapan P3K

Sebanyak 66,7 % responden menyatakan tersedia perlengkapan P3K yang lengkap dalam kendaraan. Keberadaan perlengkapan P3K dalam kendaraan disajikan pada Tabel dan Gambar berikut.

Tabel 4.44 Keberadaan Perlengkapan P3K Dalam Kendaraan

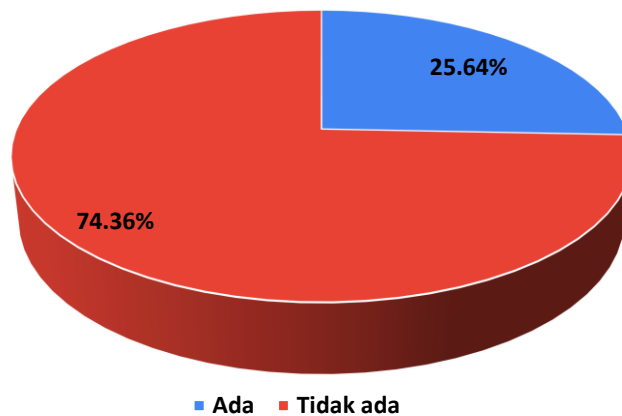
Keberadaan P3K	Jumlah	Persentase
Ada lengkap	105	89.74%
Ada tapi tidak lengkap	7	5.98%
Tidak ada	5	4.27%
total	117	100.00%



Gambar 4.56 Keberadaan Perlengkapan P3K Dalam Kendaraan

C. Keberadaan Instruksi Tentang Tanggap Darurat

Belum seluruh kendaraan angkutan barang umum yang disurvei dilengkapi dengan instruksi tentang tanggap darurat, masih 25,64 % yang belum dilengkapi. Keberadaan instruksi tentang tanggap darurat dalam kendaraan disajikan pada Gambar berikut.



Gambar 4.57 Keberadaan Instruksi Tentang Tanggap Darurat

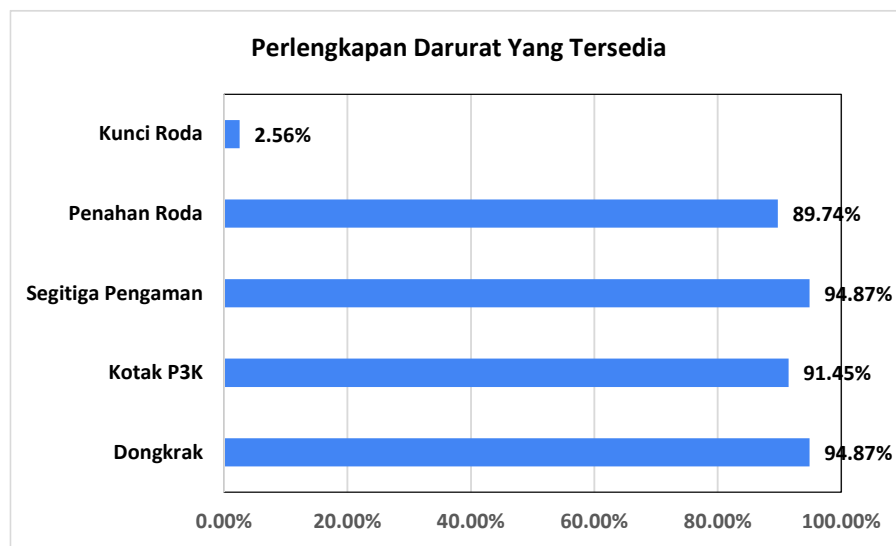
D. Perlengkapan Tanggap Darurat Yang Tersedia

Perlengkapan tanggap darurat yang tersedia pada sebagian besar (> 90%) kendaraan yang disurvei adalah dongkrak, kotak P3K, segitiga pengaman dan penahan roda. Keberadaan kunci roda sangat sedikit, yaitu hanya 2,56%. Jenis dan jumlah

perlengkapan tanggap darurat yang tersedia dalam kendaraan disajikan pada Tabel dan Gambar berikut.

Tabel 4.45 Perlengkapan Tanggap Darurat Yang Tersedia

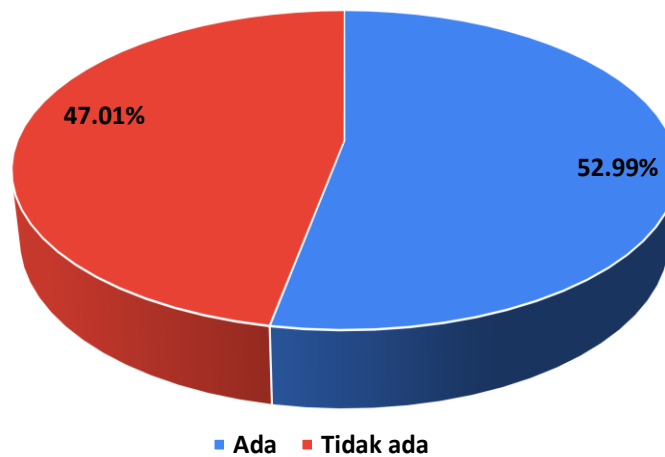
Perlengkapan Darurat Yang Tersedia	Jumlah	Persentase
Dongkrak	111	94.87%
Kotak P3K	107	91.45%
Segitiga Pengaman	111	94.87%
Penahan Roda	105	89.74%
Kunci Roda	3	2.56%



Gambar 4.58 Perlengkapan Tanggap Darurat Yang Tersedia

E. Keberadaan Formulir Pemeriksaan Kondisi Kendaraan dan Muatan

Hanya 52,99% responden yang menyatakan tersedia Formulir pemeriksaan kondisi kendaraan dan muatan. Keberadaan formulir pemeriksaan kondisi kendaraan dan muatan disajikan pada Gambar berikut.



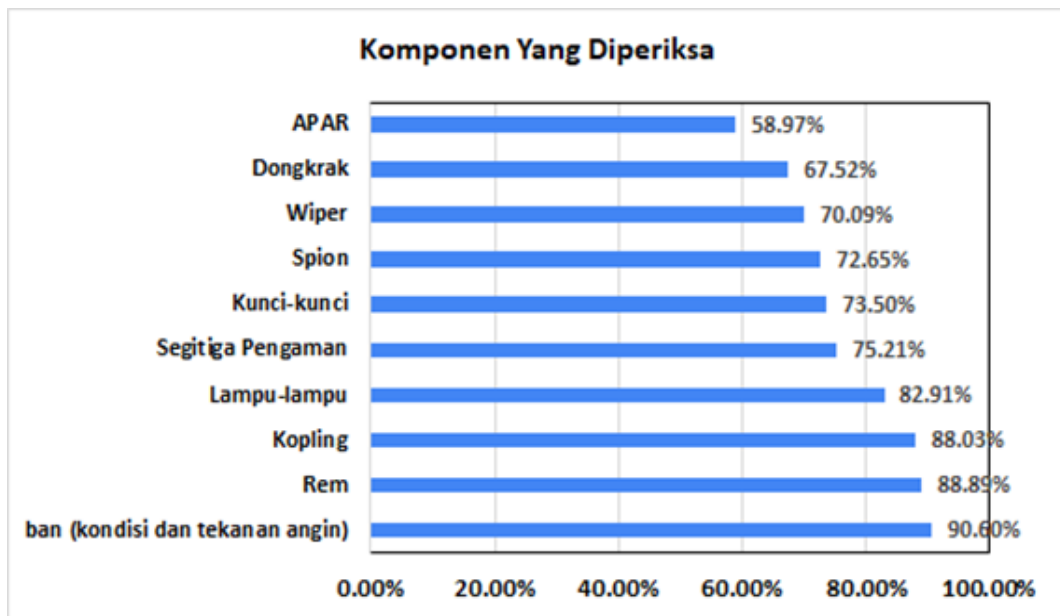
Gambar 4.59 Keberadaan Formulir Pemeriksaan Kondisi Kendaraan dan Muatan

F. Pemeriksaan Kendaraan dan Perlengkapannya

Pemeriksaan terhadap kondisi kendaraan dan perlengkapan-perengkapannya sebelum melakukan perjalanan yang terbesar adalah pemeriksaan ban (90,6%), rem (88,89%) dan kopling (88,03%). Jenis komponen yang diperiksa dan jumlah responpen yang melakukannya sebelum melakukan perjalanan disajikan pada Tabel dan Gambar berikut.

Tabel 4.46 Komponen Yang Diperiksa

Komponen Yang Diperiksa	Jumlah	Persentase
ban (kondisi dan tekanan angin)	106	90.60%
Rem	104	88.89%
Kopling	103	88.03%
Lampu-lampu	97	82.91%
Segitiga Pengaman	88	75.21%
Kunci-kunci	86	73.50%
Spion	85	72.65%
Wiper	82	70.09%
Dongkrak	79	67.52%
APAR	69	58.97%



Gambar 4.60 Komponen Yang Diperiksa

G. Tindakan Bila Terdapat Permasalahan Pada Kendaraan

58,12% responden meminta perusahaan untuk memperbaiki / melengkapi bila terdapat permasalahan pada kendaraan, sisanya (42 %) memperbaiki sendiri, Tindakan bila terdapat permasalahan pada kendaraan disajikan pada Tabel berikut.

Tabel 4.47 Tindakan Bila Terdapat Permasalahan Pada Kendaraan

Tindakan yang dilakukan	Jumlah	Persentase
Meminta perusahaan untuk memperbaiki / melengkapi	68	58.12%
Memperbaiki / melengkapi sendiri	49	41.88%
Total	117	100%

4.2.7 Kesimpulan Hasil Survei Terhadap Pengemudi Angkutan Barang Umum

A. Latar Belakang Responden

Latar Belakang responden adalah sebagai berikut.

1. Responden adalah pengemudi angkutan barang umum berusia 26-50 tahun, 82,9% memiliki SIM Umum, minimal berpendidikan SD, 85,8% pernah mengikuti pelatihan *Safety Driving*, 96% memiliki pengalaman mengemudi >2 tahun dan bekerja pada perusahaan terakhir selama lebih dari 2 tahun.

2. Asal dan tujuan perjalanan responden melintasi provinsi wilayah studi yaitu: DKI Jakarta, Jawa Tengah, Jawa Timur, Sumatera Selatan dan wilayah di sekitar keempat provinsi tersebut.

B. Penugasan, Hak dan Kewajiban

Kesimpulan hasil survei terhadap penugasan, hak dan kewajiban adalah sebagai berikut.

1. Kendaraan yang banyak digunakan adalah Colt Diesel Double (CDD), Tronton, Fuso, Colt Diesel Engkel (CDE).
2. Sistem penggajian pengemudi sebanyak 33,3% adalah sistem yang diatur perusahaan yaitu gaji dan 66,7% adalah sistem yang dikelola pengemudi yaitu sistem komisi, borongan, uang jalan dan lainnya.
3. Sebanyak 52,1% . pengemudi melakukan seluruh tugas (mengemudi, membersihkan kendaraan, merawat kendaraan, mengawasi proses bongkar/muat barang, menjaga muatan).
4. Lama perjalanan yang dijalani sebagian besar pengemudi sebelum istirahat adalah \leq 6 jam (93,2%) dengan waktu istirahat \leq 2 jam.
5. Sebesar 38,5% pengemudi selalu dibantu awak kendaraan, 31,6% kadang-kadang dibantu.
6. Sebanyak 58,1% pengemudi dalam tugasnya pernah mengangkut muatan berlebih dan sebanyak 9% sampai saat sekarang masih melakukan *over dimension*.

C. Pengalaman Kejadian Berbahaya

Kesimpulan hasil survei terhadap pengalaman kejadian berbahaya adalah sebagai berikut.

1. Sebanyak 84,6% pengemudi pernah melakukan pelanggaran lalu lintas dengan jenis pelanggaran terbanyak muatan berlebih, melanggar rambu & melanggar marka.
2. Kejadian berbahaya yang pernah dialami pengemudi adalah amblas, muatan nyangkut, terperosok, terbalik.
3. Hanya 15% pengemudi yang menjawab benar tahapan tindakan yang harus dilakukan ketika mengalami kondisi darurat: yaitu meminggirkan kendaraan-menyalakan lampu hazard,-memasang segitiga pengaman atau tanda lainnya-mematikan mesin

D. Kerusakan Kendaraan

Kesimpulan hasil survei terhadap kerusakan kendaraan yang dialami pengemudi adalah sebagai berikut.

1. Sebanyak 63% perusahaan tempat pengemudi bekerja sudah memiliki peraturan perusahaan tentang kerusakan kendaraan.
2. Jenis kerusakan kendaraan yang paling sering dialami pengemudi adalah pecah ban, gangguan sistem kopling, gangguan sistem rem.
3. Bila terjadi pecah ban sebanyak 72% pengemudi memperbaiki sendiri, perbaikan memerlukan waktu < 3 jam. Kesulitan dalam perbaikan: tidak ada awak yang membantu, peralatan tidak lengkap dan lokasi tidak aman.
4. Bila terjadi gangguan sistem kopling sebanyak 51% pengemudi memperbaiki sendiri, memerlukan waktu < 3 jam. Kesulitan dalam perbaikan adalah *spare part* tidak siap, tidak ada awak yang membantu, peralatan tidak lengkap dan lokasi tidak aman.
5. Bila terjadi gangguan sistem rem sebanyak 83% pengemudi memperbaiki sendiri, perbaikan memerlukan waktu < 3 jam. Kesulitan dalam perbaikan adalah tidak ada awak yang membantu, peralatan tidak lengkap dan lokasi tidak aman, *spare part* tidak siap.
6. Bila terjadi patah as sebanyak 18,75% pengemudi memperbaiki sendiri, memerlukan waktu > 6 jam. Kesulitan dalam perbaikan adalah peralatan tidak lengkap, *spare part* tidak siap, lokasi tidak aman dan tidak ada awak yang membantu.
7. Bila terjadi kerusakan mesin sebanyak 24% pengemudi memperbaiki sendiri, memerlukan waktu > 6 jam. Kesulitan dalam perbaikan adalah *spare part* tidak siap, peralatan tidak lengkap, lokasi tidak aman dan tidak ada awak yang membantu.
8. Sebanyak 70% perusahaan tempat pengemudi bekerja menanggung biaya perbaikan/pembelian alat, 45,3% membekali suku cadang/*spare part*, 36,75% membekali peralatan dan mengirimkan bantuan. Terdapat perusahaan yang hanya memberi pedoman/aturan (14,53%) dan membebankan kerusakan pada pengemudi atau tanggung jawab sendiri (14,53%).

E. Tanggap Darurat Kecelakaan

Kesimpulan hasil survei terhadap tanggap darurat kecelakaan adalah sebagai berikut.

1. Sebanyak 63% perusahaan tempat pengemudi bekerja sudah memiliki peraturan perusahaan tentang tanggap darurat kecelakaan.
2. Sebanyak 59% pengemudi pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dengan rincian 86% pernah mengalami kecelakaan ringan, masing-masing 7% pernah mengalami kecelakaan sedang dan berat.
3. Tipe kecelakaan yang dialami: ditabrak dari belakang, pecah ban, menabrak kendaraan lain, terguling, rem blong, terperosok.
4. Pada kecelakaan ringan, tindakan yang terbanyak dilakukan adalah menyelesaikan sendiri (53%).
5. Pada kecelakaan sedang, tindakan yang dilakukan adalah menyelesaikan sendiri, menghubungi polisi, menghubungi rumah sakit terdekat (masing-masing 22%).
6. Pada kecelakaan berat, tindakan yang terbanyak dilakukan adalah menghubungi rumah sakit terdekat (44%).
7. Penyebab kecelakaan terbesar adalah pecah ban, kurang waspada, mengantuk dan rem blong. Waktu terjadinya kecelakaan terbanyak di siang hari. Kecelakaan terbanyak adalah kecelakaan tunggal.
8. Kesulitan dalam tanggap darurat kecelakaan : kesulitan komunikasi (khususnya sinyal telepon seluler dan internet), konflik dengan pengemudi kendaraan lain dan kesulitan memindahkan kendaraan.

F. Perlengkapan Kendaraan

Kesimpulan hasil survei terhadap perlengkapan kendaraan adalah sebagai berikut.

1. Sebanyak 76% tersedia Alat Pemadam Api Ringan (APAR) dalam kendaraan dan dalam kondisi berfungsi.
2. Sebanyak 67 % tersedia perlengkapan P3K yang lengkap dalam kendaraan.
3. Sebanyak 74% dilengkapi instruksi tentang tanggap darurat.
4. Sebanyak lebih dari 90% kendaraan tersedia perlengkapan kendaraan: dongkrak, kotak P3K, segitiga pengaman dan penahan roda. Keberadaan kunci roda sangat sedikit, hanya 2,56%.

5. Sebanyak 52,99% perusahaan tempat pengemudi bekerja menyediakan formulir pemeriksaan kondisi kendaraan dan muatan.
6. Lebih dari 60% pengemudi memeriksa kondisi kendaraan sebelum perjalanan. Komponen yang diperiksa: ban, rem, kopling, lampu-lampu, segitiga pengaman, kunci-kunci, spion, wiper, dongkrak dan APAR.
7. Bila terdapat permasalahan pada kendaraan: 58% meminta perusahaan melengkapi/memperbaiki, 42% melengkapi/memperbaiki sendiri.

4.3 KEBUTUHAN PENINGKATAN KEMAMPUAN TANGGAP DARURAT PENGEMUDI ANGKUTAN BARANG UMUM

Temuan-temuan penting hasil survei terhadap pengemudi angkutan barang sebagai berikut.

1. Sistem penggajian pengemudi sebanyak 33,3% adalah sistem yang diatur perusahaan yaitu gaji dan 66,7% adalah sistem yang dikelola pengemudi yaitu sistem komisi, borongan, uang jalan dan lainnya.
2. Sebanyak 52,1% pengemudi melakukan seluruh tugas (mengemudi, membersihkan kendaraan, merawat kendaraan, mengawasi proses bongkar/muat barang, menjaga muatan).
3. Jenis kerusakan kendaraan yang paling sering dialami pengemudi adalah pecah ban, gangguan sistem kopling, gangguan sistem rem.
4. Pengemudi cenderung memperbaiki sendiri kerusakan pecah ban, gangguan sistem kopling dan gangguan sistem rem, sedangkan terhadap perbaikan kerusakan patah as dan kerusakan mesin pengemudi cenderung menghubungi bengkel terdekat dan/atau menghubungi perusahaan.
5. Sebanyak 59% pengemudi pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dengan rincian 87% pernah mengalami kecelakaan ringan, 8% pernah mengalami kecelakaan sedang dan berat.
6. Pada kecelakaan ringan, tindakan yang terbanyak dilakukan adalah menyelesaikan sendiri, pada kecelakaan sedang, tindakan yang dilakukan adalah menyelesaikan sendiri, menghubungi polisi, menghubungi rumah sakit terdekat (masing-masing 22%) dan pada kecelakaan berat, tindakan yang terbanyak dilakukan adalah menghubungi rumah sakit terdekat (44%).

7. Penyebab kecelakaan terbesar adalah pecah ban, kurang waspada, mengantuk dan rem blong.

Temuan yang diuraikan pada butir 1 sampai 4 mengarahkan perlunya pengemudi mendapat pembekalan dalam tanggap darurat yang terkait dengan kondisi kendaraan, sedangkan temuan 5 sampai 7 mengarahkan perlunya pengemudi mendapat pembekalan dalam tanggap darurat yang terkait dengan kecelakaan lalu lintas (keselamatan).

BAB - 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 KESIMPULAN

1. Lebih dari 50% pengemudi angkutan barang umum melakukan seluruh tugas (mengemudi, membersihkan kendaraan, merawat kendaraan, mengawasi proses bongkar/muat barang, menjaga muatan).
2. Jenis kerusakan kendaraan yang paling sering dialami pengemudi angkutan barang umum adalah pecah ban, gangguan sistem kopling, gangguan sistem rem.
3. Pengemudi angkutan barang umum cenderung memperbaiki sendiri kerusakan pecah ban, gangguan sistem kopling dan gangguan sistem rem, sedangkan terhadap perbaikan kerusakan patah as dan kerusakan mesin pengemudi cenderung menghubungi bengkel terdekat dan/atau menghubungi perusahaan.
4. Sebanyak 59% pengemudi angkutan barang umum pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dengan rincian 87% pernah mengalami kecelakaan ringan, 8% pernah mengalami kecelakaan sedang dan berat.
5. Pada kecelakaan ringan, tindakan yang terbanyak dilakukan adalah menyelesaikan sendiri, pada kecelakaan sedang, tindakan yang dilakukan adalah menyelesaikan sendiri, menghubungi polisi, menghubungi rumah sakit terdekat (masing-masing 22%) dan pada kecelakaan berat, tindakan yang terbanyak dilakukan adalah menghubungi rumah sakit terdekat (44%).
6. Penyebab kecelakaan terbesar adalah pecah ban, kurang waspada, mengantuk dan rem blong.
7. Hasil evaluasi terhadap pengemudi angkutan barang umum menunjukkan peningkatan kemampuan pengemudi dalam tanggap darurat yang terkait dengan kondisi kendaraan, dan kecelakaan lalu lintas (keselamatan).

5.2 SARAN

Menindaklanjuti hasil evaluasi terhadap pengemudi angkutan barang umum dengan meningkatkan kemampuan pengemudi dalam tanggap darurat yang terkait dengan kondisi kendaraan, dan kecelakaan lalu lintas (keselamatan) antara lain dengan pembuatan buku saku yang mudah dipahami dan pelatihan pengemudi menghadapi tanggap darurat.

DAFTAR PUSTAKA

- Ari Purnomo. 2020. 7 Faktor Penyebab Pecah Ban, Salah Satunya Kurang Tekanan Udara.
<https://otomotif.kompas.com/read/2020/06/26/081200815/7-faktor-penyebab-pecah-ban-salah-satunya-kurang-tekanan-udara?page=all>.
- Australian's #1 Mechanic Community. 2018. 15 Common Brake Problems.
<https://www.mechanic.com.au/news/15-common-brake-problems>
- Axle Addict. 2021. Five Common Brake Problems in Car
<https://axleaddict.com/auto-repair/Brake-Problems-Answers-to-5-Common-Brake-Problems-with-a-car>
- Cocrea. 2018. Cara Mengganti Ban Truk. https://www.cocrea.co.id/news/cara-mengganti-ban-truk_3.html
- Garda Oto. 2020. Ketahuilah 8 tips menjaga diri agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas.
<https://www.gardaoto.com/blog/ketahuilah-8-tips-menjaga-diri-agar-terhindar-dari-kecelakaan-lalu-lintas>
- Kargo.2021.Kenali Berbagai Jenis, Volume dan Kapasitas Muatan Truk
<https://kargo.tech/en/blog/kapasitas-muatan-truk>
- Kementerian Kesehatan.2019. Buku Saku Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan di Jalan, Direktorat Jenderal Kesehatan Masyarakat, Jakarta.
- Kementerian Perhubungan. 2011. Instruksi Menteri Perhubungan Republik Indonesia No IM 1 Tahun 2013 tentang Rencana Aksi Peningkatan Keselamatan Transportasi untuk melaksanakan aksi peningkatan keselamatan transportasi pada aspek manajemen transportasi dan melaksanakan aksi peningkatan keselamatan transportasi pada aspek SDM. Jakarta
- Kementerian Perhubungan. 2015. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Jakarta
- Kementerian Perhubungan. 2018. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 85 Tahun 2018 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum. Jakarta
- Kementerian Perhubungan. 2019. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan. Jakarta

- Kementerian Perhubungan. 2021. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 74 Tahun 2021 Tentang Perlengkapan Keselamatan Kendaraan Bermotor. Jakarta
- Kementerian Perhubungan. 2020. Awas Rem Blong. Jakarta
- Kementerian Perhubungan. 2020. Peraturan Dirjen Hubdat nomor KP.972/AJ.502/DRJD/2020 Fasilitas Tanggap Darurat Kendaraan Bermotor. Jakarta
- Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi.2014.Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No. 269 Tahun 2014 Tentang Penetapan Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia Kategori Transportasi dan Pergudangan Golongan Pokok Angkutan Darat dan Angkutan Melalui Saluran Pipa Bidang Mengemudi Angkutan Bermotor.
- Mack. 2019. Ready to Swich to Air Disc Brake.
<https://www.macktrucks.com/mack-life/blog/2015/september/ready-to-switch-to-air-disc-brakes/>
- Muhammad Fathan Radityasani.2020. Mengenal Tiga Jenis Rem Utama pada Truk.
<https://otomotif.kompas.com/read/2020/11/14/094200015/mengenal-tiga-jenis-rem-utama-pada-truk>
- Nissan. 2020. Langkah Penting Menghadapi Rem Blong. <https://nissan.co.id/artikel/artikel-afs/langkah-penting-menghadapi-rem-blong.html>
- OtofliX. 2020. 7 Penyebab Rem Mobil Blong dan Cara Memperbaiki.
<https://www.otoflik.com/penyebab-rem-kendaraan-blong/>
- Pemerintah Indonesia. 2009. Undang - Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Jakarta
- Pemerintah Indonesia. 2013. Instruksi Presiden RI Nomor 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan. Jakarta
- Pemerintah Indonesia. 2014. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan. Jakarta
- Pemerintah Indonesia. 2017. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Jakarta
- Radityasani MF, 2020, Truk Mengalami Pecah Ban, Begini Prosedur Mengamankannya.
[https://otomotif.kompas.com/read/2021/05/31/110200315/truk-mengalami-pecah-ban-begini-prosedur-mengamankannya.](https://otomotif.kompas.com/read/2021/05/31/110200315/truk-mengalami-pecah-ban-begini-prosedur-mengamankannya)

Rangga Rahadiansyah. 2020. Banyak Kecelakaan Truk karena Ban Pecah, Pahami Pentingnya Tekanan Angin.

<https://oto.detik.com/tips-and-tricks-kendaraan/d-5223621/banyak-kecelakaan-truk-karena-ban-pecah-pahami-pentingnya-tekanan-angin>

Rotary Bintaro.2020.Apa Penyebab Rem Blong?. <https://rotarybintaro.co.id/8-penyebab-rem-blong-yang-harus-kamu-tahu/>

Yongki Sanz.2017. Fenomena Patah As Terjadi Karena Beban Berlebih.

<https://www.trenotomotif.com/fenomena-patah-roda-terjadi-karena-beban-berlebih/>

BAB - 6 Contents

BAB - 1	PENDAHULUAN.....	1
1.1	LATAR BELAKANG	1
1.2	TUJUAN.....	2
1.3	RUANG LINGKUP KEGIATAN	2
1.4	LOKASI SURVEI	2
1.5	WAKTU PENCAPAIAN KEGIATAN.....	2
BAB - 2	TINJAUAN PUSTAKA.....	3
2.1	DASAR HUKUM.....	3
2.2	PERATURAN ANGKUTAN BARANG DI INDONESIA.....	3
2.2.1	UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	3
2.2.2	PP No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.....	6
2.2.3	PP No. 37 tahun 2017 tentang Keselamatan LLAJ	9
2.2.4	PM 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan	19
2.2.5	PM 85 Tahun 2018 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum	22
2.2.6	PM 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan	29
2.2.7	Keputusan Dirjen Hubdat No 727/AJ.307/DRJD/2004 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Barang Umum Di Jalan	34
2.3	KONDISI DARURAT DALAM OPERASI ANGKUTAN BARANG UMUM.....	34
2.3.1	Pecah Ban	34
2.3.2	Rem Blong.....	39
2.3.3	Patah As Roda	43
2.3.4	Roda Terlepas	44
2.3.5	Kanvas Kopling Aus atau Transmisi Loncat.....	45
2.3.6	Tanggap Darurat Bila Kendaraan Mengalami Kondisi Darurat.....	48
2.3.7	Kecelakaan Lalu Lintas	48
BAB - 3	METODOLOGI	54
3.1	METODOLOGI PELAKSANAAN PENELITIAN.....	54
3.2	TAHAPAN KEGIATAN.....	54
3.2.1	Persiapan.....	54
3.2.2	Pengumpulan Data.....	55
3.2.3	Analisis	57
BAB - 4	HASIL PENGUMPULAN DATA DAN ANALISIS.....	58
4.1	HASIL PENGUMPULAN DATA	Error! Bookmark not defined.
4.2	TANGGAP DARURAT KECELAKAAN YANG MELIBATKAN ANGKUTAN BARANG	58
4.3	PENGUMPULAN DATA PRIMER	65
4.3.1.	Gambaran Umum Hasil Pengumpulan Data	65
4.3.2	Hasil Survei Tentang Penugasan, Hak dan Kewajiban	71
4.3.3	Hasil Survei Tentang Pengalaman Kejadian Berbahaya	82
4.3.4	Hasil Survei Tentang Kerusakan Kendaraan.....	86
4.3.5	Hasil Survei Tentang Tanggap Darurat Kecelakaan	98
4.3.6	Hasil Survei Tentang Perlengkapan Kendaraan	105

4.3.7	Kesimpulan Hasil Survei Terhadap Pengemudi Angkutan Barang Umum	110
4.4	KEBUTUHAN PENINGKATAN KEMAMPUAN TANGGAP DARURAT PENGEMUDI ANGKUTAN BARANG UMUM	114
BAB - 5	KESIMPULAN DAN SARAN.....	116
5.1	KESIMPULAN.....	116
5.2	SARAN.....	117

LAMPIRAN

FORMULIR SURVEI

PENANGANAN TANGGAP DARURAT PENGEMUDI ANGKUTAN BARANG UMUM

Pengemudi yang budiman, kami sedang melakukan penelitian tentang penanganan tanggap darurat pengemudi **Angkutan Barang Umum**.

Apakah muatan yang dibawa adalah salah satu dari muatan berikut:

- Umum
- Logam
- Kayu
- Menggunakan Palet
- Kendaraan
- Kaca

Bila ya, maka merupakan responden yang sesuai dengan tujuan penelitian.

Untuk itu kami mohon bantuannya untuk dapat mengisi kuesioner berikut ini berdasarkan pengalaman yang dimiliki. Atas waktu dan bantuannya kami ucapkan terima kasih.

IDENTITAS RESPONDEN & PENGALAMAN

1. Usia :
2. Nomor *Handphone* :
3. Jenis Kelamin :
4. Pendidikan : SD SMP SMA D3
D4/S1
5. SIM yang dimiliki : A A Umum B1 B1 Umum B2
B2 Umum
6. Domisili anda saat ini :
Jakarta Bandung Cirebon Semarang Surabaya
Malang Sidoarjo Lampung Palembang Lainnya.....
7. Apakah pernah mengikuti pelatihan *Safety/Defensif Driving* ?
Pernah Belum Pernah
8. Pengalaman mengemudi angkutan barang:
 < 2 tahun 2 – 4 tahun 5 – 7 tahun 8 – 10 tahun > 10 tahun
9. Lama bekerja pada perusahaan terakhir:
 < 2 tahun 2 – 4 tahun 5 – 7 tahun 8 – 10 tahun > 10 tahun
10. Kota/Wilayah Asal Perjalanan :
Jakarta Surabaya Semarang Bandung Cirebon
Palembang Lampung Bogor Tangerang Bekasi
Lainnya
11. Kota/Wilayah Tujuan Perjalanan :

Jakarta Surabaya Semarang Bandung Cirebon
 Palembang Lampung Bogor Tangerang Bekasi
 Lainnya

A. PENUGASAN, HAK & KEWAJIBAN

1. Lokasi Perusahaan Tempat Anda Bekerja :
 Jakarta Bandung Cirebon Semarang Surabaya Malang
 Sidoarjo Lampung Palembang Lainnya
2. Muatan yang pernah dibawa selama menjadi pengemudi angkutan barang (*jawaban boleh lebih dari satu*):
 Umum Logam Kayu
 Menggunakan Palet Kendaraan bermotor roda 2 Kendaraan bermotor roda 4
 Kaca Lainnya
3. Berapa jenis muatan yang pernah dibawa :
 1 jenis 2-3 jenis 4-5 jenis Lainnya
4. Jenis kendaraan yang digunakan selama 3 tahun terakhir (*boleh lebih dari satu jawaban*):
 Pick up Colt Diesel Engkel (CDE) Colt Diesel
Double (CDD) Tronton Fuso Gandeng
 Trailer Wing Box Lainnya.....
5. Jenis kendaraan yang digunakan saat ini:
 Pick up Colt Diesel Engkel (CDE) Colt Diesel
Double (CDD) Tronton Fuso Gandeng
 Trailer Wing Box Lainnya.....
6. Bagaimana sistem pembayaran sebagai pengemudi :
 Sistem Gaji Komisi Uang Jalan Lainnya
7. Apa kewajiban pengemudi yang ditetapkan oleh perusahaan (*jawaban boleh lebih dari satu*) ?
 Mengemudi Membersihkan Kendaraan Merawat Kendaraan
 Mengawasi Proses Bongkar/Muat Barang Menjaga Muatan
8. Berapa rata-rata lama perjalanan yang dilakukan sebelum istirahat :
 < 4 jam 4-6 jam 7-8 jam Lainnya
9. Berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk satu kali istirahat ?
 1/2 jam 1 jam 1 1/2 jam 2 jam Lainnya

10. Apakah pernah mengangkut muatan dengan muatan berlebih?
Pernah Tidak Pernah
11. Bila pernah, berapa kali mengangkut muatan dengan muatan berlebih?
1 x seminggu 2-3 x seminggu 1 x sebulan Lainnya
12. Apakah pernah mengangkut muatan dengan menggunakan kendaraan tidak standar (over dimensi)?
Pernah Tidak Pernah
13. Bila pernah, apakah saat ini masih menggunakan kendaran tidak standar?
Ya Tidak
14. Selama mengemudi, apakah didampingi oleh awak kendaraan/kenek yang membantu perjalanan?
Ya Tidak Sering Tidak Pernah

B. PENGALAMAN TERHADAP KEJADIAN BERBAHAYA

1. Apakah pernah ditilang karena pelanggaran lalu lintas?
Pernah Tidak Pernah
2. Jika pernah, jenis pelanggaran lalu lintas apa yang dilakukan?
Melebihi Batas Kecepatan
Membawa Muatan Lebih
Tidak Membawa Surat-surat
Perlengkapan Kendaraan Tidak Memenuhi Persyaratan
Melanggar rambu dan marka
Melanggar Lampu Lalu Lintas (APILL)
Lainnya
3. Kejadian berbahaya apakah yang pernah dialami selama menjadi pengemudi angkutan barang? (*boleh lebih dari satu jawaban*)
muatan nyangkut terperosok terbalik terbalik dan
jumping
terbalik dan terperosok ambblas lainnya.....
4. Kondisi darurat apakah yang pernah dialami selama menjadi pengemudi angkutan barang? (*boleh lebih dari satu jawaban*)
Kehilangan tenaga (loss power) di tanjakan Kebakaran pada kendaraan
Kendaraan meluncur pada saat parkir Tergelincir karena jalan licin
Lainnya.....
5. Berdasarkan dari pengalaman anda, Apa yang dilakukan ketika mengalami kejadian berbahaya atau kondisi darurat pada kendaraan tersebut?
a. Meminggirkan kendaraan

- b. Memasang segitiga pengaman atau tanda lainnya
- c. Menyalakan lampu hazard
- d. Mematikan mesin

a – b – c – d c – a – d – b a – c – b – d c – a – b – d

C. PENGALAMAN & PENGETAHUAN TANGGAP DARURAT KERUSAKAN KENDARAAN

1. Apakah perusahaan memiliki peraturan/pedoman tentang kerusakan kendaraan?
 - Ada Tidak Ada

2. Kerusakan kendaraan apakah yang pernah anda alami di jalan? (*boleh lebih dari satu jawaban*)
 - Ban Bocor/Pecah Ban Gangguan Sistem Kopling Patah As
 - Gangguan Sistem Rem Kerusakan Mesin Lainnya

3. Apa yang anda lakukan untuk memperbaiki kendaraan apabila mengalami **Ban Bocor/Pecah Ban**? (*diisi bila pernah mengalami*)
 - Perbaiki sendiri Mencari Bengkel Terdekat
 - Menunggu Tim Dari Perusahaan Lainnya

4. Bila diperbaiki sendiri, berapa waktu yang dibutuhkan untuk memperbaiki **Pecah Ban**?
 - < 1 jam 1 – 3 jam 4 – 6 jam > 6 jam

5. Kesulitan apa yang dialami selama melakukan perbaikan **Pecah Ban**?
 - Peralatan tidak lengkap Lokasi kendaraan tidak aman
 - Ban Serep tidak siap pakai Tidak ada awak kendaraan yang membantu
 - Lainnya

6. Apa yang anda lakukan untuk memperbaiki kendaraan apabila mengalami **Gangguan Sistem Kopling**? (*diisi bila pernah mengalami*)
 - Perbaiki sendiri Mencari Bengkel Terdekat
 - Menunggu Tim Dari Perusahaan Lainnya

7. Bila diperbaiki sendiri, berapa waktu yang dibutuhkan untuk memperbaiki **Gangguan Sistem Kopling**?
 - < 1 jam 1 – 3 jam 4 – 6 jam > 6 jam

8. Kesulitan apa yang dialami selama melakukan perbaikan **Gangguan Sistem Kopling**?
 - Peralatan tidak lengkap Lokasi kendaraan tidak aman
 - Sparepart tidak siap Tidak ada awak kendaraan yang membantu
 - Lainnya

9. Apa yang anda lakukan untuk memperbaiki kendaraan apabila mengalami **Patah As** berdasarkan pengalaman yang pernah dialami? (*diisi bila pernah mengalami*)
 - Perbaiki sendiri Mencari Bengkel Terdekat Menunggu Tim Dari Perusahaan

10. Berapa waktu yang dibutuhkan untuk memperbaiki **Patah As**?
 < 1 jam 1 – 3 jam 4 – 6 jam > 6 jam
11. Kesulitan apa yang dialami selama melakukan perbaikan **Patas As**?
 Peralatan tidak lengkap Lokasi kendaraan tidak aman Sparepart tidak siap
 Tidak ada awak kendaraan yang membantu Lainnya
12. Apa yang anda lakukan untuk memperbaiki kendaraan apabila mengalami **Gangguan Rem**? (*diisi bila pernah mengalami*)
 Perbaiki sendiri Mencari Bengkel Terdekat Menunggu Tim Dari Perusahaan
13. Berapa waktu yang dibutuhkan untuk memperbaiki **Gangguan Rem**?
 < 1 jam 1 – 3 jam 4 – 6 jam > 6 jam
14. Kesulitan apa yang dialami selama melakukan perbaikan **Gangguan Rem**?
 Peralatan tidak lengkap Lokasi kendaraan tidak aman Sparepart tidak siap
 Tidak ada awak kendaraan yang membantu Lainnya
15. Apa yang anda lakukan untuk memperbaiki kendaraan apabila mengalami **Kerusakan Mesin**? (*diisi bila pernah mengalami*)
 Perbaiki sendiri Mencari Bengkel Terdekat Menunggu Tim Dari Perusahaan
16. Berapa waktu yang dibutuhkan untuk memperbaiki **Kerusakan Mesin**?
 < 1 jam 1 – 3 jam 4 – 6 jam > 6 jam
17. Kesulitan apa yang dialami selama melakukan perbaikan **Kerusakan Mesin**?
 Peralatan tidak lengkap Lokasi kendaraan tidak aman Sparepart tidak siap
 Tidak ada awak kendaraan yang membantu Lainnya
18. Apakah keterlibatan perusahaan dalam menangani kerusakan kendaran (*boleh lebih dari satu jawaban*)?
 Hanya memberi pedoman/aturan
 Membekali peralatan
 Membekali suku cadang /sparepart
 Mengirimkan bantuan
 Menanggung Biaya Perbaikan/Pembelian Alat
 Tidak terlibat
 Lainnya:.....

D. PENGALAMAN & PENGETAHUAN TANGGAP DARURAT KECELAKAAN

1. Apakah ada peraturan / pedoman dari perusahaan yang mengatur apabila terjadi kecelakaan?
 Ada Tidak ada

2. Apakah anda pernah mengalami kecelakaan?
 - Pernah Belum Pernah

3. Jika pernah mengalami kecelakaan, jenis kecelakaan apa yang pernah dialami ? (*diisi jika pernah mengalami kecelakaan dan jawaban boleh lebih dari satu*)
 - kecelakaan ringan (hanya kerusakan)
 - kecelakaan sedang (ada korban luka ringan)
 - kecelakaan berat (ada korban meninggal atau luka berat)

4. Berapa kali mengalami kecelakaan selama menjadi pengemudi angkutan barang?
 - 1 kali 2 kali 3 kali 4 kali atau lebih

5. Jenis kecelakaan terberat apa yang pernah dialami?

6. Jika kecelakaan ringan yang pernah dialami, apa yang dilakukan? (berdasarkan pengalaman)
 - Menghubungi perusahaan
 - Menghubungi Polisi terdekat
 - Menangani/menyelesaikan sendiri
 - Menghubungi/menuju ke Rumah Sakit terdekat
 - Lainnya

7. Jika kecelakaan sedang yang pernah dialami, apa yang dilakukan? (berdasarkan pengalaman)
 - Menghubungi perusahaan
 - Menghubungi Polisi terdekat
 - Menangani/menyelesaikan sendiri
 - Menghubungi/menuju ke Rumah Sakit terdekat
 - Lainnya

8. Jika kecelakaan berat yang pernah dialami, apa yang dilakukan? (berdasarkan pengalaman)
 - Menghubungi perusahaan
 - Menghubungi Polisi terdekat
 - Menangani/menyelesaikan sendiri
 - Menghubungi/menuju ke Rumah Sakit terdekat
 - Lainnya

9. Apakah penyebab terjadinya kecelakaan yang pernah dialami?
 - Mengantuk Kurang waspada Rem blong Gangguan Mesin
 - Pecah Ban jalan Rusak Jalan Licin Lainnya.....

10. Kapan terjadinya kecelakaan tersebut ?
 - Pagi Siang Malam Dini Hari

11. Berapa jumlah kendaraan yang terlibat kecelakaan yang pernah dialami?
Kecelakaan tunggal Kecelakaan lebih dari satu kendaraan
12. Apakah kesulitan yang terjadi dalam menangani kecelakaan yang pernah dialami?
Sulit Komunikasi Gangguan Masyarakat
Memindahkan kendaraan Proses Tilang
Konflik dengan pengemudi kendaraan lain yang terlibat Lainnya

E. PERLENGKAPAN KENDARAAN

1. Apakah di dalam kendaraan terdapat Alat Pemadam Kebakaran Ringan?
Ada dan berfungsi Ada dan sudah kadaluarsa Tidak Ada
2. Apakah di dalam kendaraan terdapat perlengkapan P3K?
Ada Lengkap Ada tetapi Tidak Lengkap Tidak Ada
3. Apakah di dalam kendaraan terdapat Intruksi tentang Tanggap Darurat seperti “Hubungi Polisi atau Ambulan di nomor 119 apabila terjadi kecelakaan” atau “Hubungi nomor kantor cabang terdekat” dan lain-lain
Ada Tidak Ada Lainnya.....
4. Perlengkapan darurat apa yang tersedia di kendaraan?
Dongkrak Segitiga Pengaman Penahan Roda Kotak P3K
Semua peralatan darurat tersedia Lainnya
5. Apakah perusahaan menyediakan formulir kondisi kendaraan dan muatan yang harus diperiksa dan diisi sebelum melakukan perjalanan?
Ada Tidak Ada
6. Apakah sebelum melakukan perjalanan melakukan pemeriksaan terhadap kondisi kendaraan dan perlengkapan lainnya?
Ya Tidak
7. Jika ya, apa saja yang diperiksa?
Spion Wiper Rem Kopling Lampu-lampu
Kunci-kunci Segitiga pengaman Alat Pemadam
 Kebakaran
Dongkrak Ban (kondisi dan tekanan angin) Lainnya.....
8. Apakah dari hasil pengukuran ada bagian yang tidak berfungsi atau tidak tersedia, apa yang dilakukan ?
Meminta perusahaan untuk memperbaiki / melengkapi
Memperbaiki / melengkapi sendiri Tetap berangkat Lainnya

Terima Kasih