



SUPPLY CHAIN
INDONESIA

SEMINAR TANTANGAN & STRATEGI TRUK ANGKUTAN BARANG DALAM MENCIPTAKAN KEUNGGULAN BERSAING

The Royale Krakatau Hotel, Cilegon, Banten | 25-26 Februari 2016

GOLD SPONSOR



SILVER SPONSOR



BRONZE SPONSOR



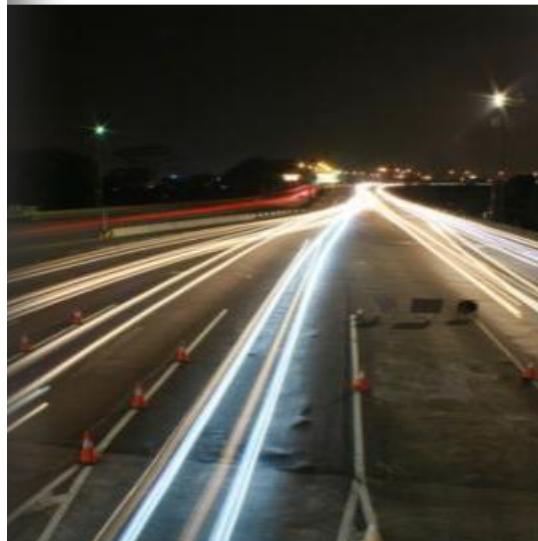
MEDIA PARTNER

Bisnis.com Bisnis Indonesia

KEBIJAKAN dan STRATEGI PEMBANGUNAN JALAN TOL

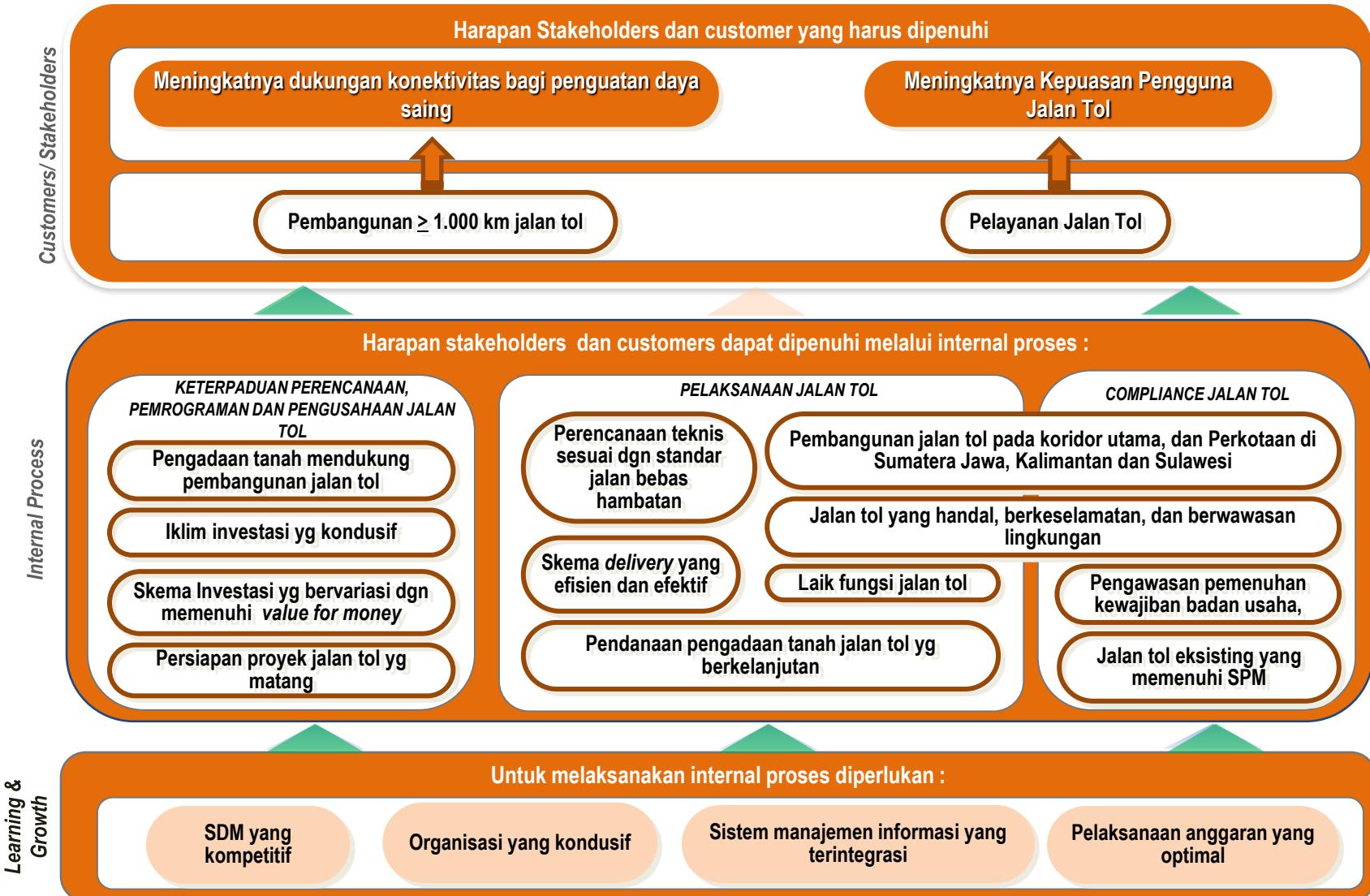


Cilegon, 25 Februari 2016

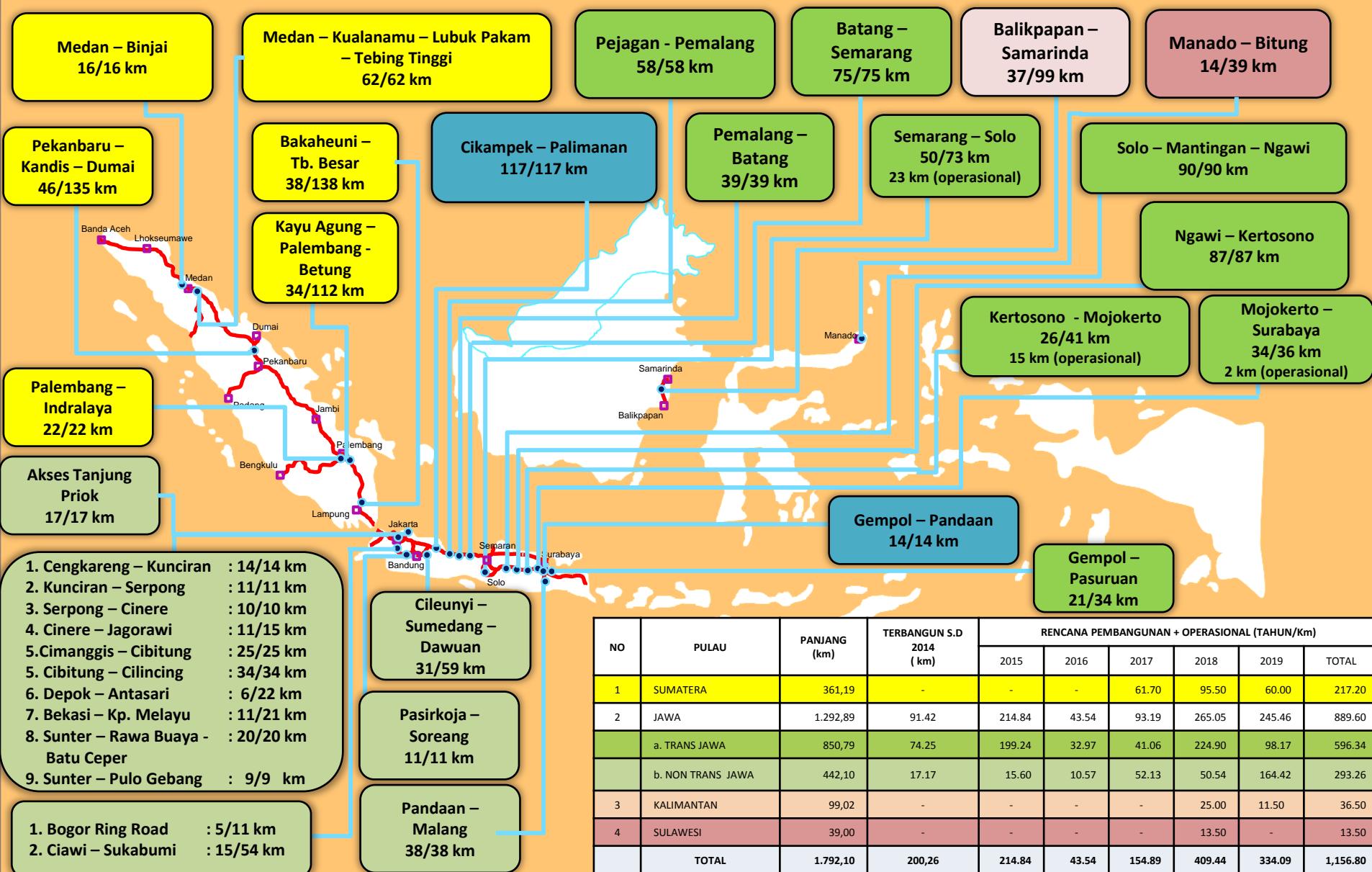




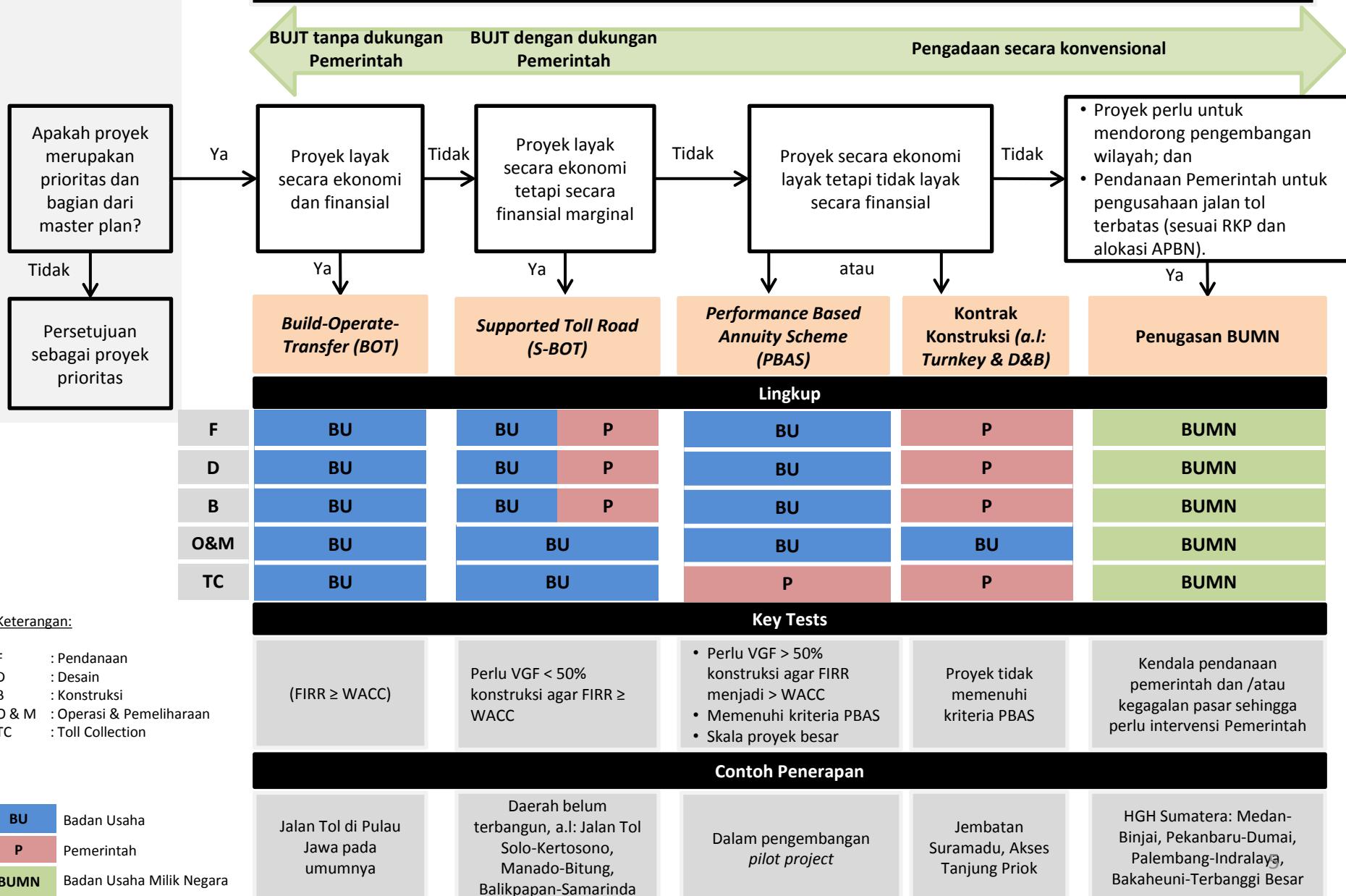
PETA STRATEGI BADAN PENGATUR JALAN TOL 2015-2019



TARGET JALAN TOL OPERASI S.D TAHUN 2019



Keputusan Strategis Pemilihan Skema KPBU/PPP



Pengertian dan Wewenang Penyelenggaraan Jalan Tol



Pengertian Jalan Tol (Pasal 43 & 44 UU 38/2004 dan Pasal 2 & 4 PP 15/2005)

1. JALAN TOL ADALAH JALAN UMUM, BAGIAN DARI SISTEM JARINGAN JALAN NASIONAL, PENGGUNANYA DIWAJIBKAN MEMBAYAR TOL
2. MERUPAKAN LINTAS ALTERNATIF JALAN YANG SUDAH ADA
3. JALAN TOL MEMPUNYAI SPESIFIKASI YANG LEBIH TINGGI DARI JALAN NON TOL (TIDAK ADA PERSIMPANGAN SEBIDANG, MINIMAL 2 LAJUR PER ARAH, KECEPATAN RENCANA 60 KM/JAM (PERKOTAAN) DAN 80 KM/JAM (ANTARKOTA), DILAKUKAN PEMAGARAN)

Wewenang Penyelenggaraan Jalan Tol (pasal 45, ayat 1-3, UU 38/2004 dan Pasal 3 PP 15/2005)

1. WEWENANG PENYELENGGARAAN JALAN TOL BERADA PADA PEMERINTAH, MELIPUTI PENGATURAN, PEMBINAAN, PENGUSAHAAN DAN PENGAWASAN JALAN TOL
2. **SEBAGIAN WEWENANG PEMERINTAH DALAM PENYELENGGARAAN JALAN TOL DILAKUKAN OLEH BPJT**

Tujuan dan Manfaat Jalan Tol



Tujuan Penyelenggaraan Jalan Tol

- Pemerataan pembangunan dan keseimbangan dalam pengembangan wilayah
- Efisiensi pelayanan jasa distribusi untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi
- Memperlancar lalu lintas/ meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas orang serta barang dan jasa
- Meringankan beban dana Pemerintah
- Meningkatkan peran serta masyarakat dan swasta dalam penyediaan prasarana

Manfaat Jalan Tol Bagi Pengguna Jalan

- Pengguna jalan tol : mendapatkan keuntungan berupa penghematan biaya operasi kendaraan (BOK) dan waktu dibanding apabila melewati jalan non tol.
- Pengguna jalan non tol : penghematan waktu perjalanan mengingat sebagian kendaraan melewati jalan tol. Dengan berpindahnya sebagian kendaraan melewati jalan tol maka kenyamanan pengguna jalan non tol akan meningkat

Manfaat Jalan Tol Bagi Badan Usaha

Mendapatkan pengembalian investasi melalui pendapatan tol yang tergantung pada kepastian tarif tol

Manfaat Jalan Tol Bagi Perkembangan Wilayah

- Pembangunan jalan tol akan berpengaruh pada perkembangan wilayah dan peningkatan ekonomi.
- Alokasi dana Pemerintah dapat dialihkan ke daerah yang belum berkembang sehingga mendukung pengembangan di daerah yang belum berkembang tersebut

Wewenang Penyelenggaraan Jalan Tol (UU 38 Tahun 2004 tentang Jalan)



Supply Chain
INDONESIA



Pasal 45

- 1) Wewenang penyelenggaraan jalan tol berada pada Pemerintah.
- 2) Wewenang penyelenggaraan jalan tol meliputi pengaturan, pembinaan, pengusahaan, dan pengawasan jalan tol.
- 3) Sebagian wewenang Pemerintah dalam penyelenggaraan jalan tol sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dilaksanakan oleh BPJT.
- 4) BPJT sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dibentuk oleh Menteri, berada di bawah, dan bertanggung jawab kepada Menteri.
- 5) Keanggotaan BPJT sebagaimana dimaksud pada ayat (4) terdiri atas unsur Pemerintah, unsur pemangku kepentingan, dan unsur masyarakat.
- 6) Tugas BPJT adalah melaksanakan sebagian penyelenggaraan jalan tol, meliputi:
 - a. pengaturan jalan tol mencakup pemberian rekomendasi tarif awal dan penyesuaianya kepada Menteri, serta pengambilalihan jalan tol pada akhir masa konsesi dan pemberian rekomendasi pengoperasian selanjutnya;
 - b. pengusahaan jalan tol mencakup persiapan pengusahaan jalan tol, pengadaan investasi, dan pemberian fasilitas pembebasan tanah; dan
 - c. pengawasan jalan tol mencakup pemantauan dan evaluasi pengusahaan jalan tol dan pengawasan terhadap pelayanan jalan tol.
- 7) Ketentuan lebih lanjut mengenai wewenang penyelenggaraan jalan tol dan BPJT sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ayat (3), ayat (4), ayat (5), dan ayat (6) diatur dalam peraturan pemerintah.

Wewenang Penyelenggaraan Jalan Tol

(PP 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol)



**SUPPLY CHAIN
INDONESIA**



Pasal 72

BPJT sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (3) merupakan badan non struktural yang dibentuk oleh, berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri.

Pasal 73

BPJT berkedudukan di Ibukota Negara Republik Indonesia.

Pasal 74

BPJT mempunyai wewenang melakukan sebagian pengaturan, pengusahaan, dan pengawasan Badan Usaha jalan tol untuk memberikan manfaat yang maksimal bagi negara dan sebesarbesarnya kemakmuran rakyat.

Wewenang Penyelenggaraan Jalan Tol

(PP 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol)



Supply Chain
INDONESIA



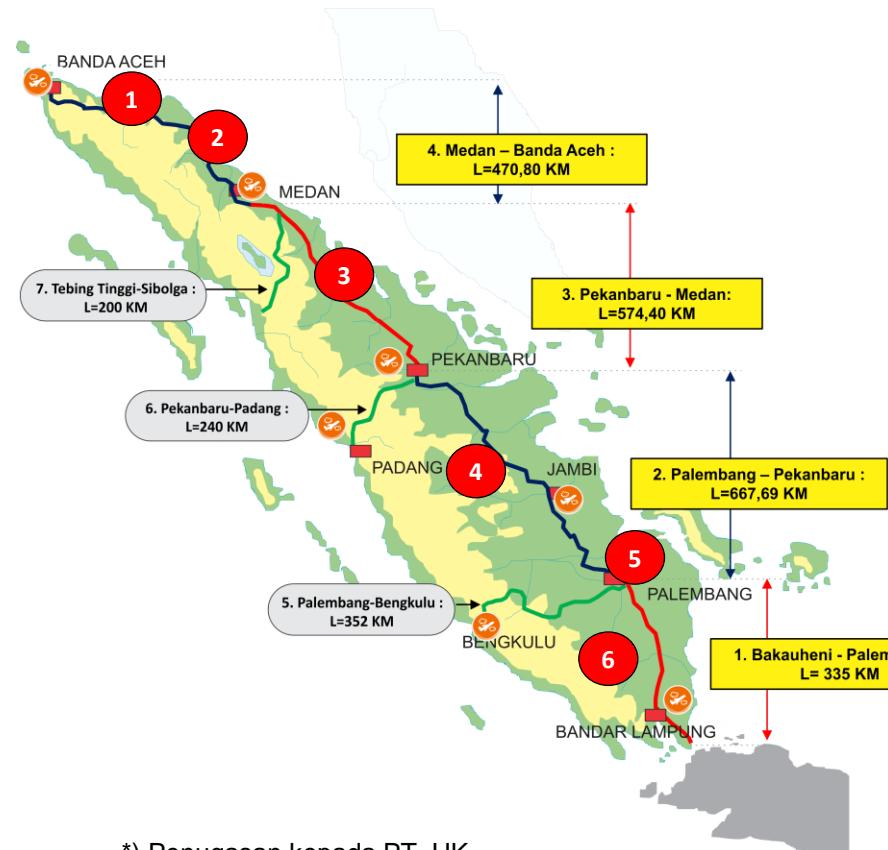
Pasal 75

- (1) Dalam menjalankan wewenang sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 74, BPJT mempunyai tugas dan fungsi :
- a) merekomendasikan tarif awal dan penyesuaian tarif tol kepada Menteri;
 - b) melakukan pengambilalihan hak pengusahaan jalan tol yang telah selesai masa konsesinya dan merekomendasikan pengoperasian selanjutnya kepada Menteri;
 - c) melakukan pengambilalihan hak sementara pengusahaan jalan tol yang gagal dalam pelaksanaan konsesi, untuk kemudian dilelangkan kembali pengusahaannya;
 - d) melakukan persiapan pengusahaan jalan tol yang meliputi analisa kelayakan finansial, studi kelayakan, dan penyiapan amdal;
 - e) melakukan pengadaan investasi jalan tol melalui pelelangan secara transparan dan terbuka;
 - f) membantu proses pelaksanaan pembebasan tanah dalam hal kepastian tersedianya dana yang berasal dari Badan Usaha dan membuat mekanisme penggunaannya;
 - g) memonitor pelaksanaan perencanaan dan pelaksanaan konstruksi serta pengoperasian dan pemeliharaan jalan tol yang dilakukan Badan Usaha; dan
 - h) melakukan pengawasan terhadap Badan Usaha atas pelaksanaan seluruh kewajiban perjanjian pengusahaan jalan tol dan melaporkannya secara periodik kepada Menteri.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pelaksanaan fungsi, tugas dan wewenang BPJT ditetapkan oleh Menteri.

JALAN TOL SUMATERA



Supply Chain
INDONESIA



*) Penugasan kepada PT. HK

**) Proyek Prakarya

Total Panjang : 504,59 km

Total Biaya Investasi : Rp 56,417 T

Total Biaya Tanah : Rp 3,712 T (kewajiban Pemerintah)

Total Biaya Konstruksi : Rp 35,591

No Ruas	1	2	3
Nama Ruas	Medan – Binjai *)	Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi	Pekanbaru – Kandis – Dumai *)
BUJT	PT. Hutama Karya	PT. Jasamarga Kualanamu Toll	PT. Hutama Karya
Panjang (km) / Jml. Seksi	16,72 / 3	61,70 / 6	135,00 / -
Biaya Investasi (Rp. Triliun)	1,604	4,072	17,347
Biaya Tanah (Rp. Miliar)/Progres	495 / 69,70%	441 / 85,98	974 / 7,72%
Biaya Konstruksi (Rp. Triliun)	1,294	1,759	9,532
Target Operasi (keseluruhan)	2018	2017	2019
Progres Konstruksi	1,28%	Land clearing	Persiapan

No Ruas	4	5	6
Nama Ruas	Palembang – Indralaya *)	Kayu Agung – Palembang – Betung **)	Bakauheuni – Terbanggi Besar *)
BUJT	PT. Hutama Karya	-	PT. Hutama Karya
Panjang (km) / Jml. Seksi	24,48 / 3	111,69 / 3	155,00 / 3
Biaya Investasi (Rp. Triliun)	3,301	13,298	16,795
Biaya Tanah (Rp. Miliar)/Progres	205 / 35,15%*)	401 / Seksi I 100%	1.196 / 0,19%
Biaya Konstruksi (Rp Triliun)	2,631	8,155	12,220
Target Operasi (keseluruhan)	2017	2019	2019
Progres Konstruksi	Penyelidikan tanah, Rencana TTD PPJT 4 September 2015	Rencana TTD PPJT Minggu ke 3 September 2015	land clearing, timbunan tanah, pengadaan tiang pancang. Rencana TTD PPJT 4 September 2015

PERKEMBANGAN JALAN TOL TRANS SUMATERA



Supply Chain
INDONESIA



Medan - Binjai

- Panjang : 16,72 Km
- Biaya Investasi : Rp 1.604 M
- Biaya Konstruksi : Rp 1.294 M
- Biaya Tanah : Rp 495 M
- Masa Konsesi : 40 Tahun
- Rencana Operasi : 2018
- Progres Tanah : 69,70%
- Progres Konstruksi : *rigid pavement* & pemancangan tiang pancang, *land clearing*, timbunan tanah, *lean concrete*

Tanda tangan PPJT : 27 Maret 2015
IRR = **13,29%**

Palembang - Indralaya

- Panjang : 22 Km
- Biaya Investasi : Rp 3.313 M
- Biaya Konstruksi : Rp 2.526 M
- Biaya Tanah : Rp 156 M
- Masa Konsesi : 40 Tahun
- Rencana Operasi : 2018
- Progres Tanah : 34,51% (total)
- Progres konstruksi : penyelidikan tanah

IRR = **11,29 %.** Tanda tangan
PPJT 4 Sept 2015

Pekanbaru- Kandis - Dumai

- Panjang : 135 Km
- Biaya Investasi : Rp 17.347 M
- Biaya Konstruksi : Rp 9.532 M
- Biaya Tanah : Rp 974 M
- Masa Konsesi : 40 Tahun
- Rencana Operasi : 2019
- Progres Tanah : 7,72%
- Progres konstruksi : -

IRR = **8,44 %**

Bakauheni- Terbanggi Besar

- Panjang : 138 Km
- Biaya Investasi : Rp 16.943 M
- Biaya Konstruksi : Rp 12.220M
- Biaya Tanah : Rp 1.033 M
- Masa Konsesi : 40 Tahun
- Rencana Operasi : 2019
- Progres Tanah : persiapan
- Progres konstruksi : *land clearing*, timbunan tanah, pengadaan tiang pancang

IRR = **11,80%.** Tanda tangan
PPJT 4 Sept 2015

Konsep Perjanjian
Pengusahaan Jalan Tol sedang
dalam tahap finalisasi
(Ruas Palembang-Indralaya
dan Bakauheni-Terbanggi
Besar))

- Penugasan kepada PT HutamaKarya sesuai Perpres 100 Tahun 2014
- Alokasi Penyertaan Modal Negara sudah tersedia sebesar ± 3,6 Triliun sesuai PP 27/ 2015.
- Service Level Agreement (SLA) dalam persiapan

Kayu Agung-Palembang-Betung

- Panjang : 111,69 Km
- Biaya Investasi : Rp 13.298 M
- Biaya Konstruksi : Rp 8.155 M
- Biaya Tanah : Rp 401 M
- Masa Konsesi : 45 Tahun
- Rencana Operasi : 2019
- Progres Tanah : Seksi 1 100%
- Progres Lelang : PQ Ulang

USULAN TINDAK LANJUT PERCEPATAN PEMBANGUNAN JALAN TOL



Supply Chain
INDONESIA



1. Kepastian pembiayaan pengadaan tanah oleh Pemerintah untuk penyelesaian pengadaan tanah Jalan Tol Trans Jawa, Jabodetabek dan Non Trans Jawa (termasuk Trans Sumatera, Balikpapan-Samarinda dan Manado-Bitung)
2. Dukungan dari Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kabupaten dan/atau Kota, instansi Pemerintah lain serta aparat penegak hukum untuk percepatan penyelesaian pengadaan tanah termasuk percepatan penyelesaian konsinyasi, tanah wakaf, tanah kas desa dan bangunan-bangunan yang masih berdiri di dalam ROW sehingga tidak mengganggu pelaksanaan konstruksi
3. Percepatan penyelesaian dokumen perencanaan dan/ atau penetapan lokasi dan/ atau dokumen lain sesuai ketentuan UU No.2/2012 dan Perpres No. 30/2015
4. Kemudahan pemenuhan persyaratan pinjaman dari Pemberi Pinjaman, dalam hal pelaksanaan konstruksi yang dipercepat (*early construction*) persyaratan tanah harus sudah bebas 100% dan kepercayaan Pemberi Pinjaman terhadap Pemegang Saham mayoritas
5. Kepastian dukungan Pemerintah untuk meningkatkan kelayakan pada beberapa ruas jalan tol (seperti pada rencana Jalan Tol Manado-Bitung dan Balikpapan-Samarinda)
6. Penerapan ketentuan cidera janji dan pengakhiran PPJT apabila BUJT tidak memenuhi kewajiban sesuai PPJT.

Pasal 27

- (1) Rencana teknik jalan tol merupakan suatu kumpulan dokumen teknik yang memberikan gambaran produk yang ingin diwujudkan, yang terdiri dari gambar teknik detail, syarat-syarat umum, serta spesifikasi pekerjaan dengan mengacu kepada desain awal.
- (2) Rencana teknik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya harus memuat ketentuan teknik jalan tol yang meliputi:
- a. ruang manfaat jalan tol, yaitu ruang sepanjang jalan tol yang meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, talud timbunan, dan galian serta ambang pengaman;
 - b. ruang milik jalan tol yaitu ruang sepanjang jalan tol yang meliputi ruang manfaat jalan tol dan sejajar tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan tol;
 - c. ruang pengawasan jalan tol, yaitu ruang sepanjang jalan tol yang meliputi sejajar tanah tertentu di luar ruang milik jalan tol yang penggunaannya berada di bawah pengawasan Menteri;
 - d. beban rencana, volume lalu lintas, dan kapasitas serta tingkat pelayanan jalan tol;
 - e. persyaratan geometrik jalan tol;
 - f. jarak minimum antarjalan keluar/masuk jalan tol; dan
 - g. persyaratan konstruksi jalan tol.



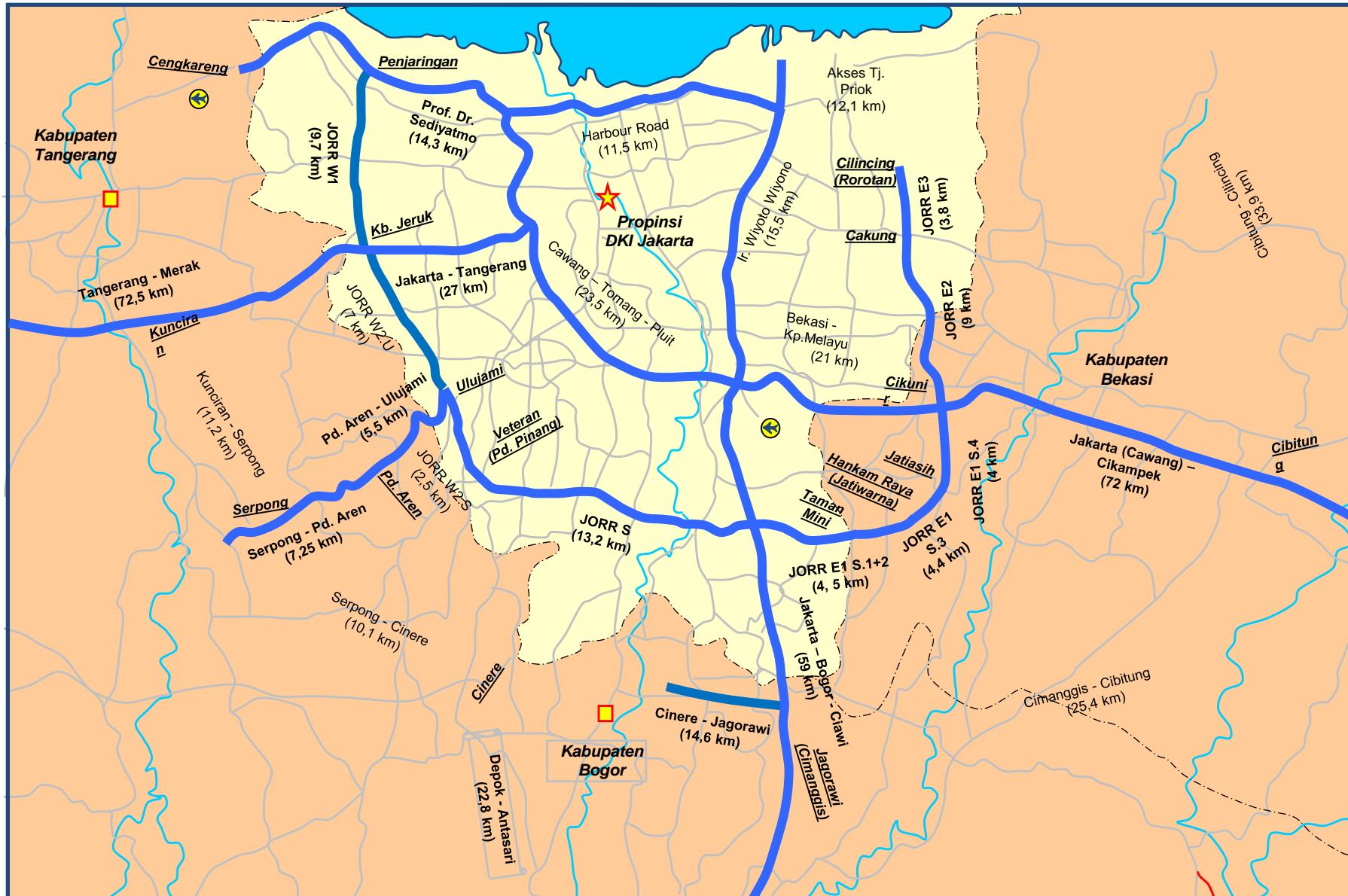
PERTUMBUHAN VOLUME KENDARAAN DI JALAN TOL JABODETABEK

Kamis, 25 Februari 2016

BADAN PENGATUR JALAN TOL
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM
DAN PERUMAHAN RAKYAT



JARINGAN JALAN TOL JABODETABEK

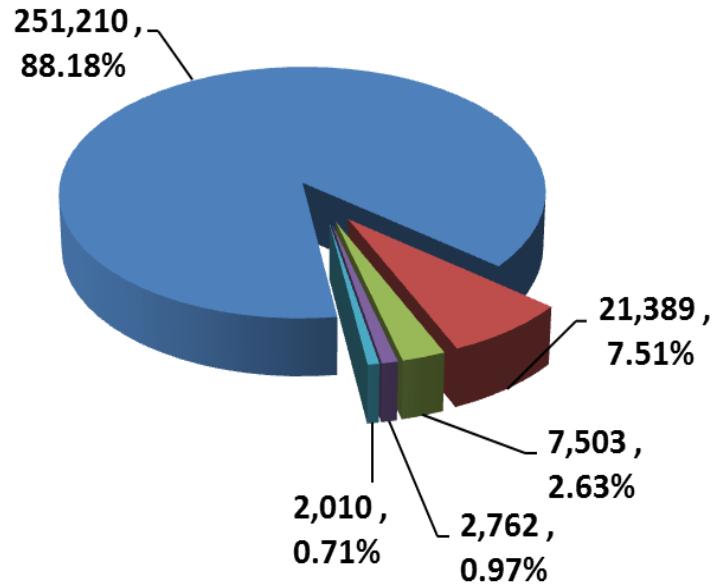


RUAS TOL DI JABODETABEK

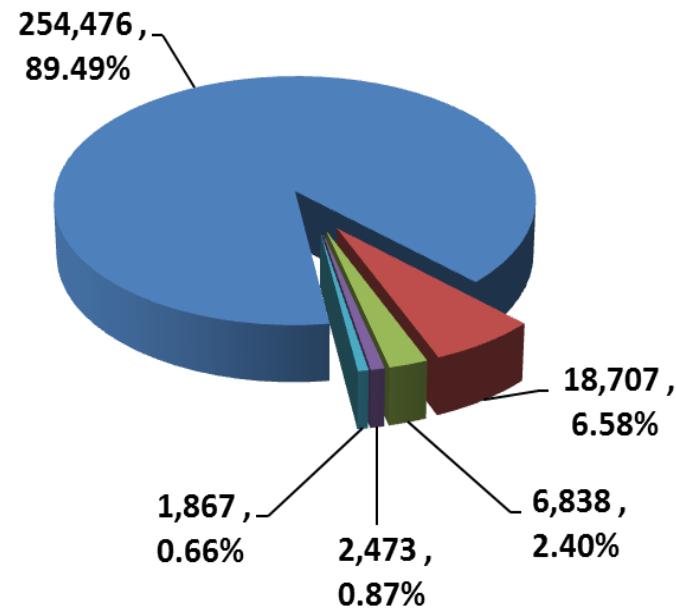
- Prof. Dr. Ir. SEDIYATMO
- CAWANG - TOMANG - PLUIT
- ULUJAMI - PD. AREN
- JAKARTA OUTER RING ROAD (JORR)
- JAKARTA - TANGERANG
- JAKARTA - CIKAMPEK
- JAKARTA - BOGOR - CIAWI
- JORR W2 UTARA
- SERPONG - PD. AREN
- JORR W1
- JORR S
- WIYOTO - WIYONO
- CINERE - JAGORAWI
- BOGOR RING ROAD

KOMPOSISI GOLONGAN KENDARAAN PENGGUNA JALAN TOL DI JABODETABEK

2014



2015

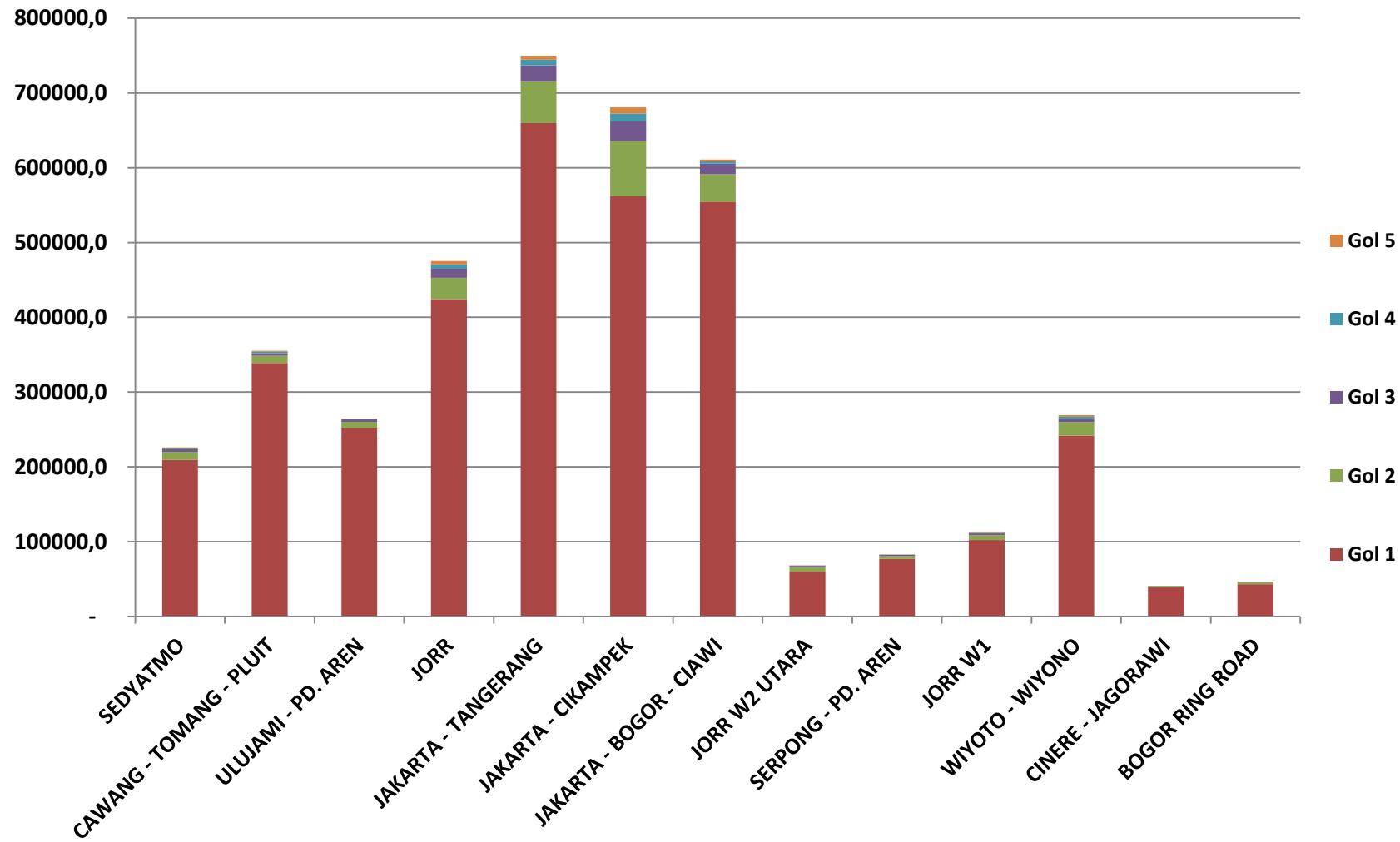


█ Gol 1 █ Gol 2 █ Gol 3
█ Gol 4 █ Gol 5

GOLONGAN	Volume Lalu lintas Harian Rata-rata Tol di Jabodetabek (Kend/hari)					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Gol 1	164,381	180,440	252,477	201,861	251,210	254,476
Gol 2	12,459	17,098	21,552	17,742	21,389	18,707
Gol 3	4,344	5,514	7,301	5,812	7,503	6,838
Gol 4	2,015	2,138	2,909	2,476	2,762	2,473
Gol 5	1,435	1,561	2,140	1,757	2,010	1,867

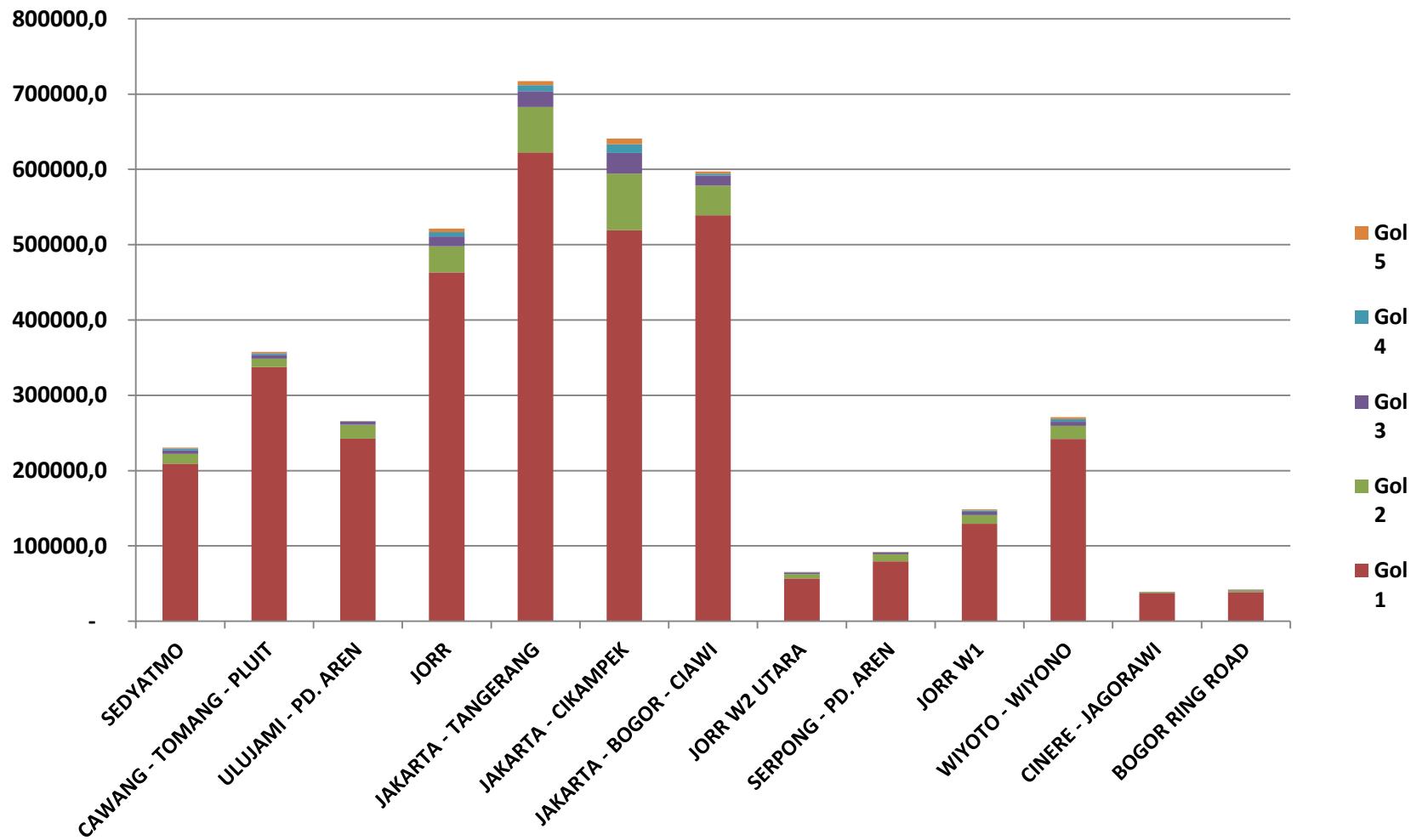
VOLUME LALU LINTAS TOL DI JABODETABEK

VOLUME LALU LINTAS HARIAN RATA -RATA RUAS TOL DI
JABODETABEK TAHUN 2015

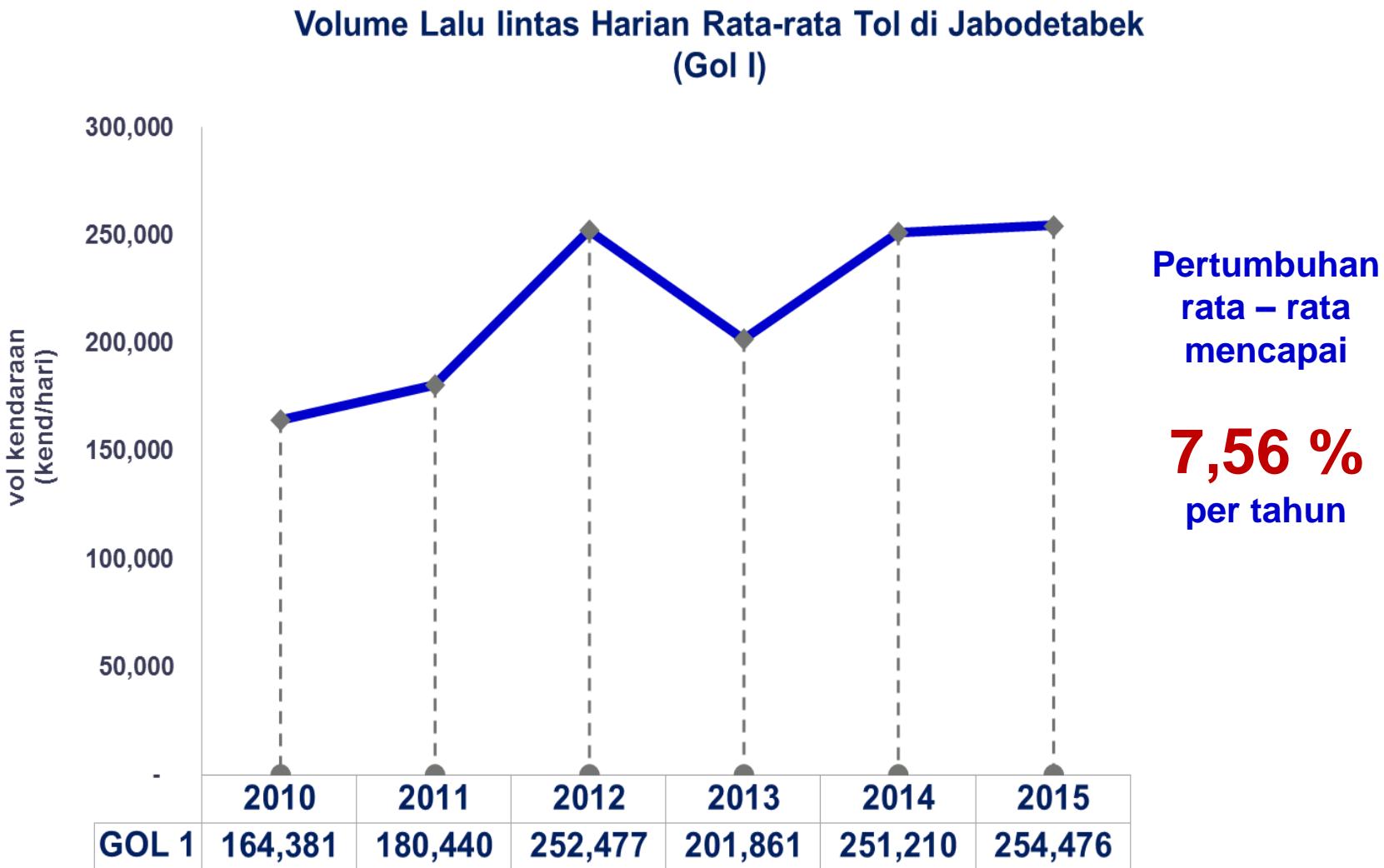


VOLUME LALU LINTAS TOL DI JABODETABEK

VOLUME LALU LINTAS HARIAN RATA -RATA RUAS TOL DI
JABODETABEK TAHUN 2014

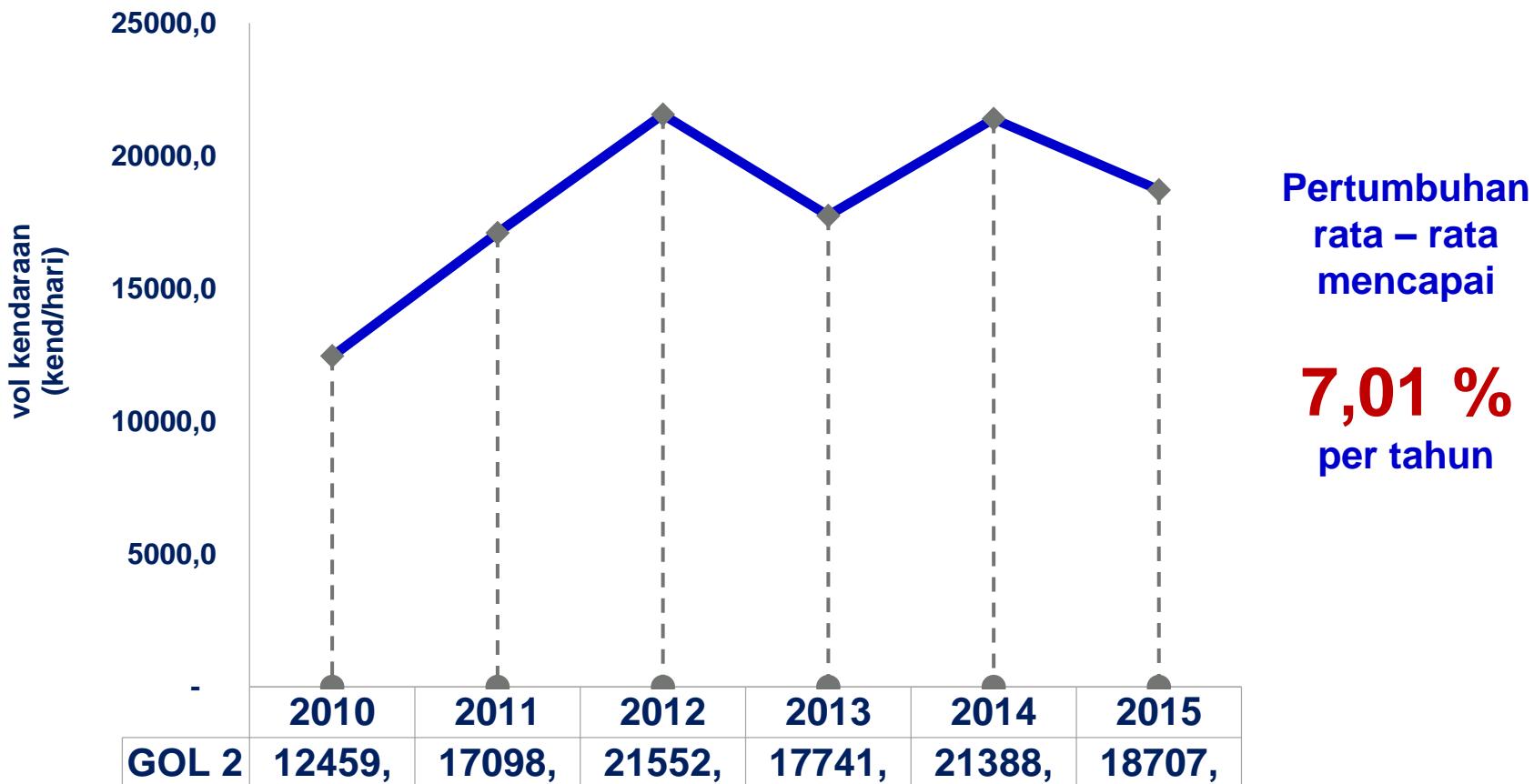


VOLUME LALU LINTAS TOL DI JABODETABEK



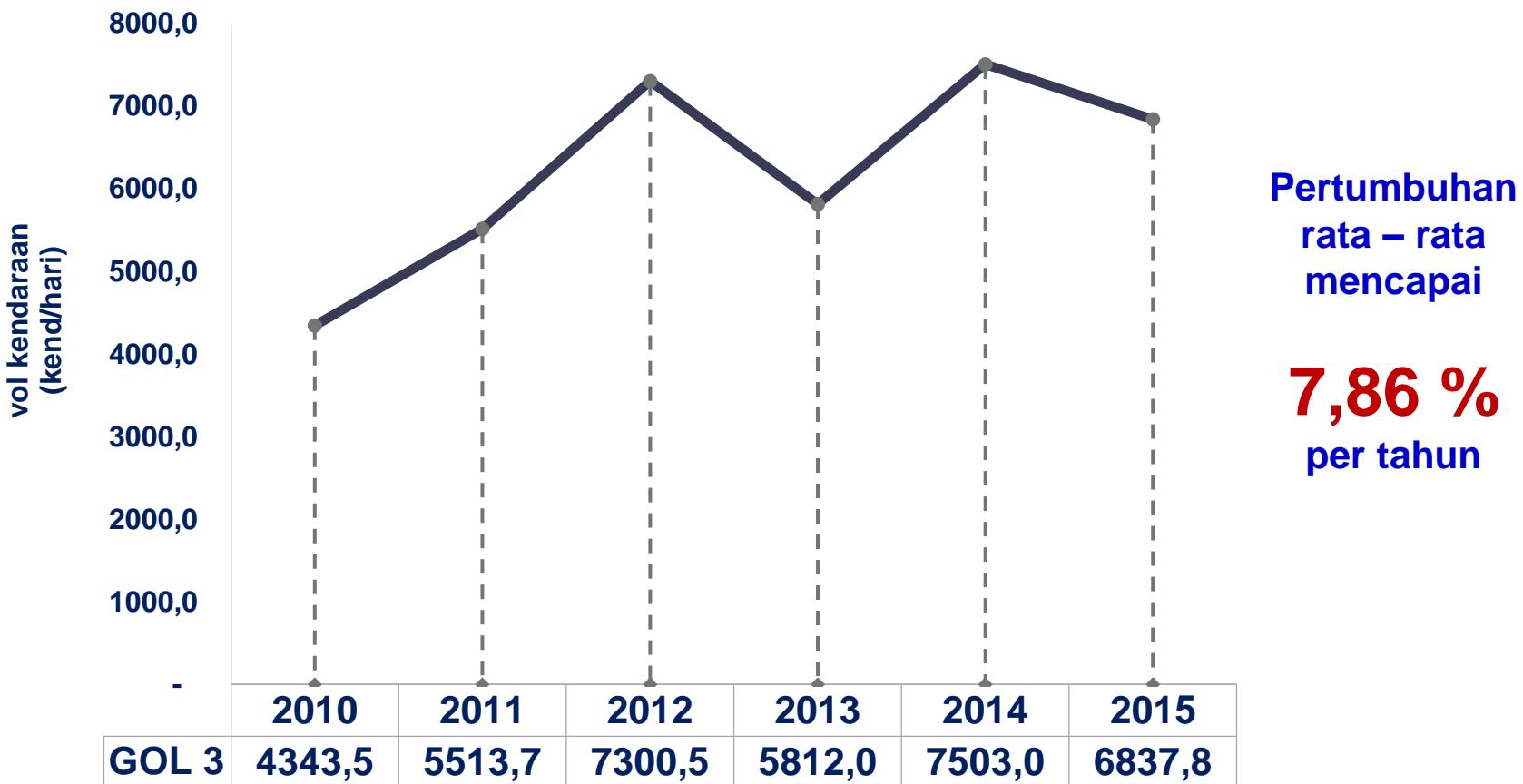
VOLUME LALU LINTAS TOL DI JABODETABEK

Volume Lalu lintas Harian Rata-rata Tol di
Jabodetabek
(Gol II)



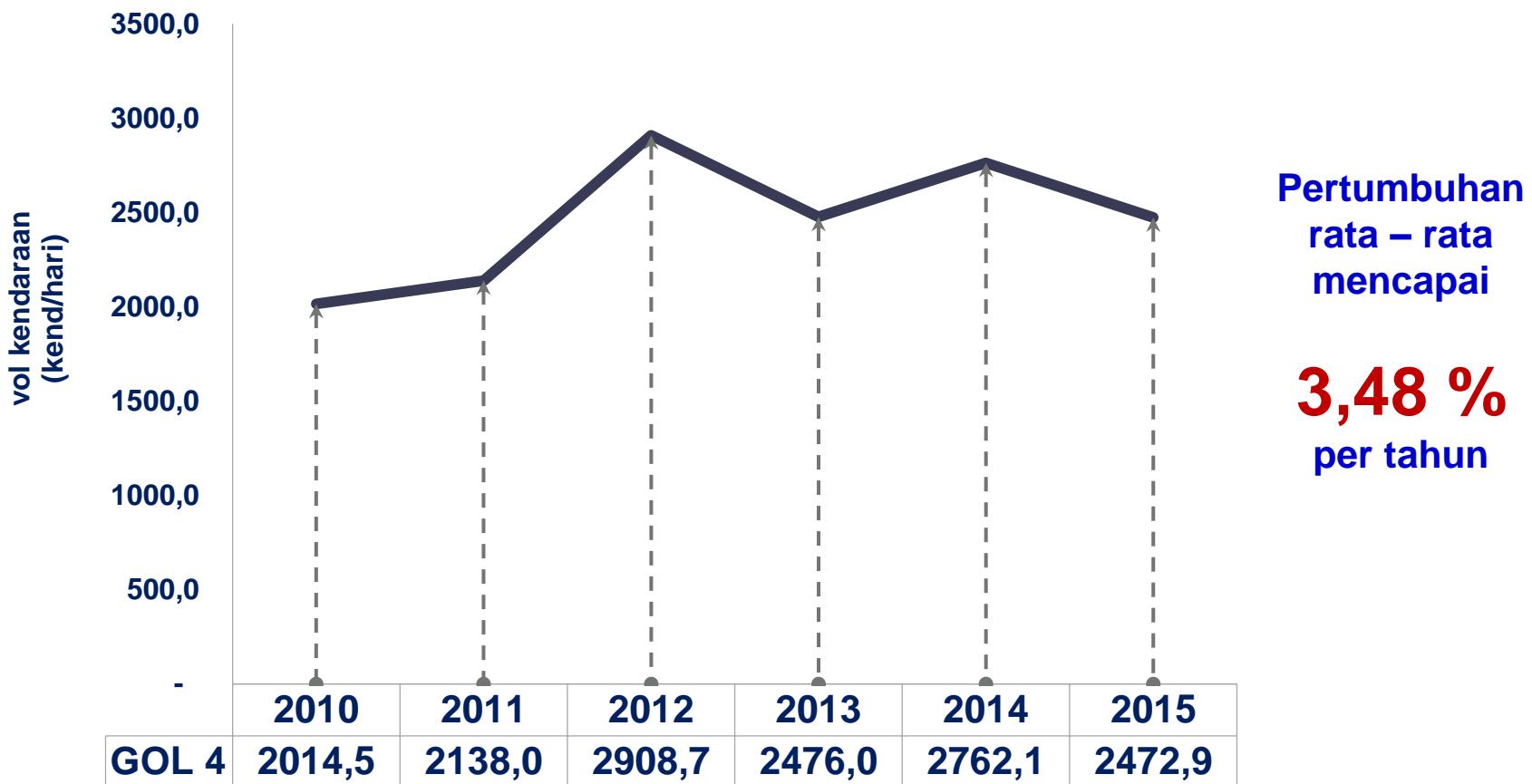
VOLUME LALU LINTAS TOL DI JABODETABEK

Volume Lalu lintas Harian Rata-rata Tol di
Jabodetabek
(Gol III)



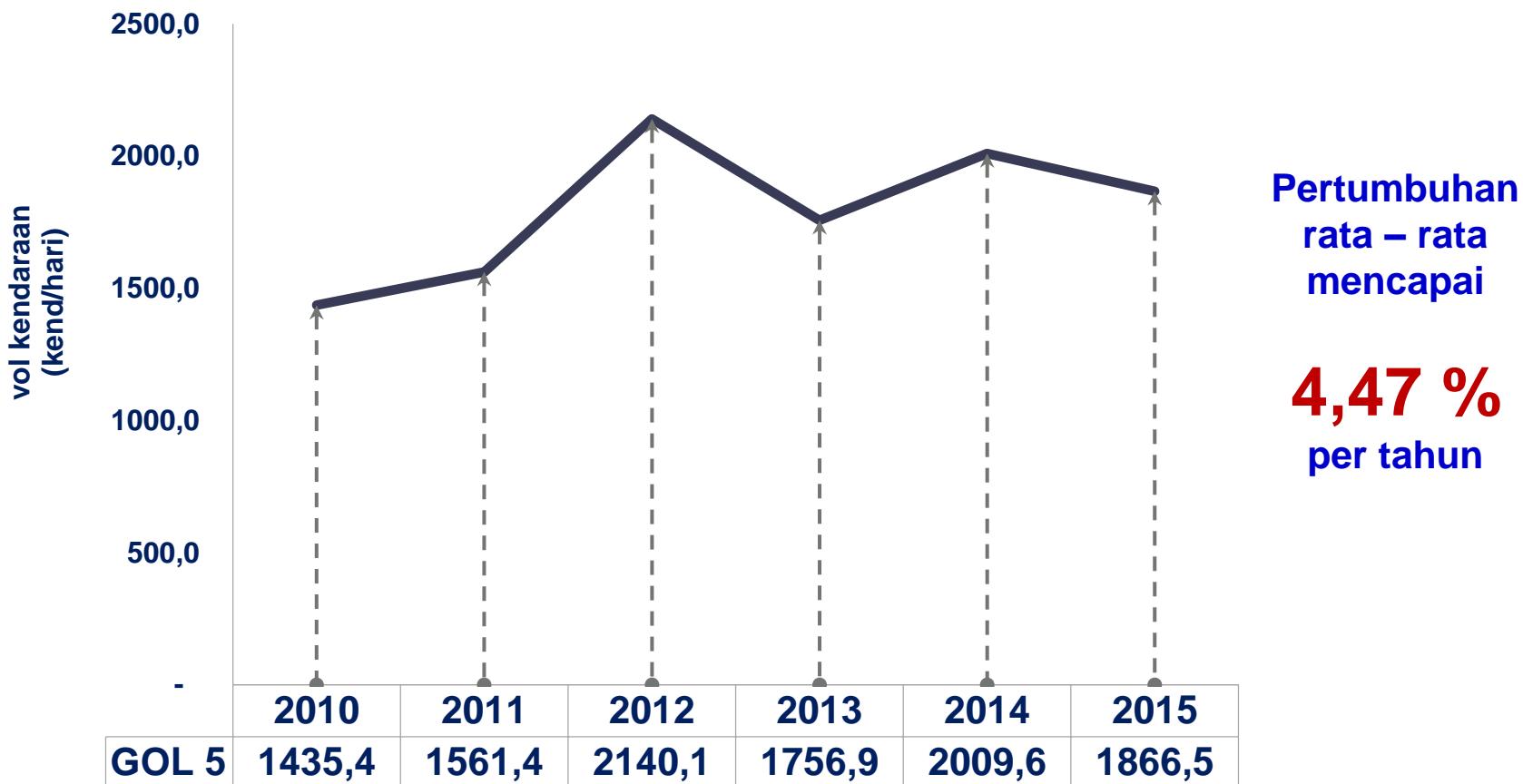
VOLUME LALU LINTAS TOL DI JABODETABEK

Volume Lalu lintas Harian Rata-rata Tol di
Jabodetabek
(Gol IV)



VOLUME LALU LINTAS TOL DI JABODETABEK

Volume Lalu lintas Harian Rata-rata Tol di
Jabodetabek
(Gol V)



ANALISA OVERLOAD

Sesuai Kepmenhub no.62/2011 telah menjadikan jalan tol Ir. Wiyoto Wiyono, MSc sebagai tempat pengalihan arus lalu lintas truk pada jalan tol Dalam Kota Jakarta pada pukul 05.00 sd 22.00 WIB sehingga berdampak :

1. Kepadatan Lalu Lintas
2. Meningkatnya biaya pemeliharaan
3. Menurunnya *life time* struktur jalan



Maka untuk mencegah, diperlukan penerapan aturan terhadap kendaraan muatan barang

PERATURAN KENDARAAN ANGKUTAN BARANG

1. UU no.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
 - a. Pasal 169 ayat 1 : “Pengemudi dan / atau perusahaan angkutan umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan dan kelas jalan”
 - b. Pasal 307 : “Setiap orang yang melanggar sebagaimana yang dimaksud pasal 169 ayat (1) dipidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp.500.000,-”
2. PP no. 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol

Pasal 89 : “Badan Usaha berhak untuk menolak masuknya dan / atau mengeluarkan pengguna jalan yang tidak memenuhi ketentuan batasan sumbu terberat di gerbang terdekat dari jalan tol”
3. PP no. 55 tahun 2012 tentang Kendaraan

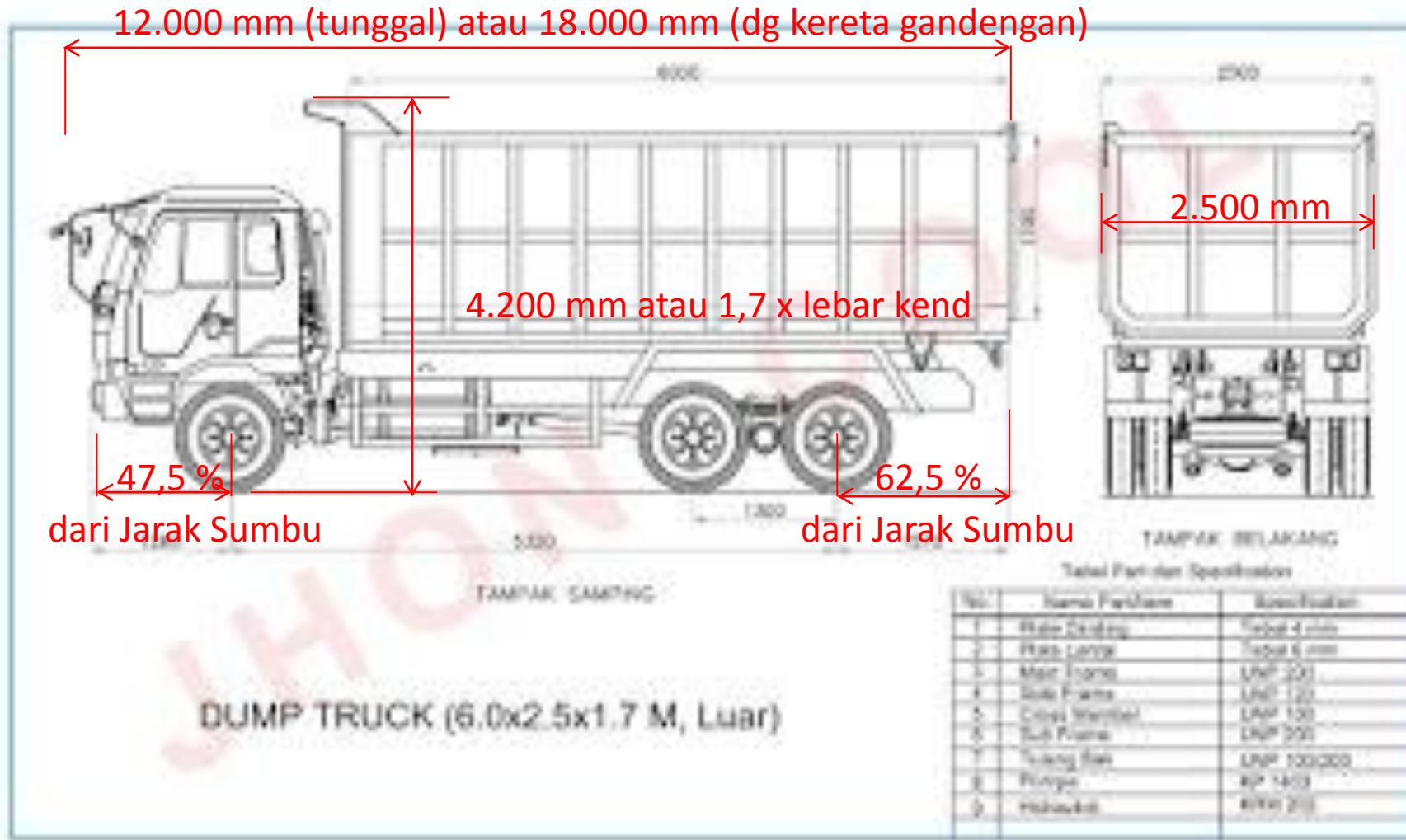
Pasal 54

(1) Ukuran Kendaraan Bermotor selain sepeda motor harus memenuhi persyaratan :

 - a. Panjang tidak melebihi :
 1. 12.000 mm untuk kendaraan bermotor tanpa kereta gandengan selain mobil bus
 2. 13.500 mm untuk mobil bus tunggal
 3. 18.000 mm untuk kendaraan bermotor yang dilengkapi kereta gandengan
 - b. lebar tidak melebihi 2.500 milimeter;
 - c. tinggi tidak melebihi 4.200 milimeter dan tidak lebih dari 1,7 kali lebar Kendaraan;

(2) Panjang bagian Kendaraan yang menjulur ke belakang dari sumbu paling belakang maksimum 62,50% dari jarak sumbunya, sedangkan yang menjulur ke depan dari sumbu paling depan maksimum 47,50% dari jarak sumbunya

PP no.55 / 2012, tentang Kendaraan ayat 1



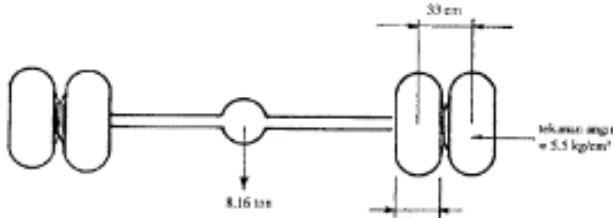
Tabel : Konfigurasi Beban Gandar Kendaraan (E) (Bina Marga, 1987)

Pengelompokan Kelas Jalan (Kemenhub, 2008)

Jalan Kelas 1

Jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2,5 meter dan panjang tidak melebihi 18 meter, dan muatan sumbu terberat yang diijinkan adalah **10 ton**

Jalan Tol termasuk Kelas Jalan 1



Gambar 5.4 : Konfigurasi beban as standar

Konfigurasi Sumbu dan Type	Berat Sementara (Ton)	Berat Muatan Maksimum (Ton)	Berat Total Maksimum (Ton)	WE 10 K萨L EROONG	WE 10 K萨L MASTHUR	
1.1 MP	1.5	0.5	2	0.0001	0.0004	
1.2 BUS	3	6	9	0.0037	0.0006	
1.2L Truck	2.3	6	8.3	0.0013	0.0174	
1.2H Truck	4.2	14	18.2	0.0140	0.0264	
1.22 Truck	5	20	25	0.0044	2.7436	
1.2+2.2 Trailer	6.4	25	31.4	0.0085	4.9283	
1.2-2 Trailer	6.2	20	26.2	0.0192	6.3159	
1.2-22 Trailer	10	32	42	0.0327	10.103	

KONSEP PERKERASAN JALAN

Tabel :
Angka Ekivaeln (E) (SNI 1732-1989-F)

Beban Sumbu		Angka Ekivalen	
Kg	Lb	Sumbu tunggal	Sumbu ganda
1000	2205	0.0002	-
2000	4409	0.0036	0.0003,
3000	6614	0.0183	0.0016
4000	8818	0.0577	0.005Ö
5000	11023	0.1410	0.0121:
6000	13228	0.2923	0.0251
7000	15432	0.5415	0.0466
8000	17637	0.9238	0.0794
8160	18000	1.000	0.0860
9000	19841	1.4798	0.1273
10000	22046	2.2555	0.1940
11000	24251	3.3022	0.2840
12000	26455	4.6770	0.4022
13000	28660	6.4419	0.5540
14000	30864	8.6447	0.7452
15000	33069	11.4184	0.9820
16000	35276	14.7815	1.2712

Perencanaan Tebal Perkerasan Lentur (Desain Analisa Komponen Bina Marga (1983)

Faktor-faktor :

- a. Daya Dukung Tanah Dasar
- b. Desain Lalu lintas
- c. Faktor Regional
- d. Indeks Permukaan rencana (akhir/
IPo dan Akhir IPT)
- e. Koefisien Kekuatan Relatif bahan
lapis perkerasan



Lintas ekivalen akhir (LEA) \propto LHR_j

$$(I+i)^{UR} \times C_j \times E_j$$

Dimana :

LEA : Lalu Lintas Rencana pada Akhir umur rencana

LHR : Lalu lintas Harian Rata-rata

i : pertumbuhan lalu lintas

UR : umur rencana perkerasan

C : koefisien distribusi kendaraan

E : angka ekuivalen kendaraan

Beijing, China



Truk bermuatan 110 Ton

CONTOH PENERAPAN ATURAN

PP. No.55/2012



WASPADA



KECELAKAAN



SANKSI

PENERAPAN ATURAN KENDARAAN ANGKUTAN BARANG



CONTOH KENDARAAN OVERLOAD (DAUN PEGAS)



DAUN PEGAS
~~(OVERLOAD)~~

DAUN PEGAS MLENGKUNG
NON OVERLOAD



HASIL PROGRAM - 2014

PENERAPAN ATURAN KENDARAAN ANGKUTAN BARANG

No	Tanggal	Jumlah Kendaraan (unit)	Kendaraan Overload (unit)	Kendaraan Overload (%)
1	05 Jun	17	12	70,6
2	10 Jun	22	14	63,6
3	12 Jun	28	24	85,7
4	17 Jun	31	21	67,7
5	24 Jun	33	24	72,7
6	01 Jul	30	14	46,6
7	03 Jul	32	24	75,0
8	15 Jul	27	20	74,0

70%

**KENDARAAN TRUK
OVERLOAD**



INDIKASI TRUK OVERLOAD

- 1. MUATAN MELEBIHI UKURAN BAK TRUK
(PANJANG, LEBAR & TINGGI)**
- 2. BERJALAN DENGAN KECEPATAN < 60 KM/JAM**





TERIMA KASIH