



KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Jl. Medan Merdeka Timur No. 5
Jakarta 10110
INDONESIA

Phone : (021) 351 7606
(021) 384 7601
Fax : (021) 351 7606

Website : www.dephub.go.id/knkt
Email : knkt@dephub.go.id

Nomor : *1K-301/1/2A/KNKT/2023*
Klasifikasi : Biasa
Lampiran : 1 (satu) berkas
Perihal : Penyampaian Risalah Rapat

Jakarta, *16* Mei 2023

Yth. Mohon Periksa Daftar Terlampir

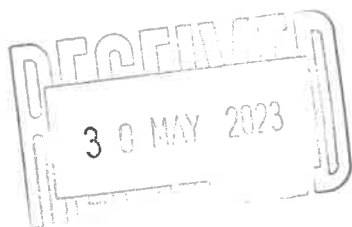
Menindaklanjuti surat Komite Nasional Keselamatan Transportasi Nomor: UM.301/1/19/KNKT/2023 tanggal 5 Mei 2023 Perihal Rapat Koordinasi Teknis yang telah dilaksanakan pada hari Kamis 11 Mei 2023, bersama ini disampaikan Risalah Rapat Koordinasi Teknis tentang Tempat Istirahat Bagi Pengemudi Truk dan Jalur Penyelamat di Ruas Jalan Tol. (terlampir)

Berdasarkan pantauan keselamatan transportasi di Jalan Tol yang dilakukan oleh KNKT diketahui bahwa beberapa jalur penyelamat yang berada di Jalan Tol telah mengalami pergeseran fungsi dimana seharusnya menurunkan fatalitas jika terjadi kecelakaan yang diakibatkan oleh rem blong menjadi meningkatkan fatalitas. Salah satu penyebabnya adalah pemakaian bahan material dan konstruksinya. Kami memandang perlu dilakukan revitalisasi jalur penyelamat di Jalan Tol dan Non Tol.

Demikian disampaikan, atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

Ketua

Soerjanto Tjahjono



Lampiran Surat Undangan Ketua KNKT
Nomor : 1K.301/1/24/KNKT/2023
Tanggal : 16 Mei 2023

Yth.

1. Deputi Bidang Koordinasi Infrastruktur dan Transportasi, Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi RI;
2. Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan;
3. Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan;
4. Kepala Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan;
5. Kepala Korps Lalu Lintas POLRI;
6. Direktur Jalan Bebas Hambatan, Ditjen Bina Marga, Kementerian PUPR;
7. Direktur Transportasi Kementerian PPN/Bappenas;
8. Kepala Badan Pengatur Jalan Tol;
9. Direktur Utama PT Jasa Marga (Persero) Tbk;
10. Direktur Utama PT Jasa Marga Solo Ngawi;
11. Direktur Utama PT Hutama Karya (Persero);
12. Direktur Operasional Astra Infra Toll Road;
13. Direktur Utama PT. Trans Marga Jateng;
14. Ketua Asosiasi Jalan Tol Indonesia;
15. Joko Setyowarno, Masyarakat Transportasi Indonesia.



NOTULENSI RAPAT TEKNIS

TEMPAT ISTIRAHAT BAGI PENGEMUDI TRUK DAN JALUR PENYELAMAT DI RUAS JALAN TOL

A. DASAR

Surat Undangan Ketua Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) nomor IK.301/1/19/KNKT/2023 tanggal 5 Mei 2023 perihal Undangan Rapat Koordinasi Teknis tentang Tempat Istirahat Bagi Pengemudi Truk dan Jalur Penyelamat di Ruas Jalan Tol.

B. PELAKSANAAN KEGIATAN

Hari/Tanggal : Kamis/ 11 Mei 2023
Pukul : 09.30 WIB
Tempat : Aula KNKT
Gedung Kementerian Perhubungan Lt. 3
Jalan Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat
Pimpinan Rapat : Ketua KNKT

C. PESERTA

Sebagaimana daftar kehadiran terlampir.

D. RUNDOWN KEGIATAN

1. Pembukaan oleh Ketua KNKT

Data Kecelakaan periode lebaran 2023 (H-10 s.d H+10) data dari Badan Pengatur Jalan Tol (BPTJ) lebih dari 80% disebabkan faktor pengemudi dan sejalan dengan itu data Korlantas lebih dari 70 % kecelakaan di jalan disebabkan oleh faktor kelelahan yang dialami pengemudi terutama terutama pada kendaraan besar truk dan bus. Oleh karena itu, KNKT sebagai lembaga independen dalam melaksanakan Investigasi Kecelakaan berinisiatif mengadakan rapat koordinasi teknis melibatkan beberapa stakeholder dengan pokok pembahasan pada permasalahan pada tempat istirahat dan pelayanan (rest area) serta jalur perhentian darurat (JPD) pada jalan tol.

Sebagai contoh hasil wawancara dan investigasi pengemudi truk dari Sumatera Utara menuju kota-kota dipulau Jawa akan memakan waktu selama 2 minggu perjalanan. Pengemudi tidak mempunyai tempat istirahat yang nyaman sehingga sulit untuk mendapatkan kualitas tidur yang baik. Hal tersebut berpotensi menyebabkan *Acute fatigue/Kelelahan akut* yang sering disebabkan oleh seseorang kurang tidur secara terus menerus. Fatigue atau kelelahan dapat menyebabkan peningkatan risiko terjadinya kecelakaan yang disebabkan oleh kelelahan dan kurangnya kewaspadaan. Ketika pekerja mengalami kelelahan akan lebih memungkinkan untuk kurang tepat dalam menentukan keputusan (poor judgment), dan reaksinya akan lambat.

Selanjutnya yang jadi pokok bahasan adalah Jalur Penyelamat/ Jalur Penghentian Darurat (JPD). Saat tim KNKT melakukan monitoring pada ruas tol semarang-solo, sebagian besar JPD masih ada beberapa kendala misal radius masuknya melebihi batas,

visibilitasnya kurang bagus dan masih ada material pengisi JPD yang terbuat dari bahan pasir/material yang bisa mengeras seiring berjalan waktu saat terkena paparan air hujan dan tanah. Saat ini sudah ada panduan dari PUPR terkait pedoman pembuatan jalur penyelamat melalui Surat Edaran Dirjen Bina Marga nomor 13 Tahun 2022 tentang Pedoman Perencanaan Jalur Penghentian Darurat.

Dengan adanya rapat koordinasi ini, kami mengharapkan agar dapat mendapatkan gambaran bagaimana update terkini terkait fasilitas rest area dan JPD sebagai tindak lanjut dari beberapa rekomendasi KNKT yang telah diberikan kepada beberapa instansi dan kami juga mengharapkan hasil dari pertemuan ini kita bisa gunakan sebagai dasar pertimbangan kedepan dalam menentukan langkah-langkah kongkrit sebagai upaya peningkatan keselamatan dan upaya menurunkan angka kecelakaan serta menurunkan fatality jika terjadi kecelakaan pada kendaraan bermotor terutama di jalan tol.

2. Pemaparan Materi dari narasumber sesi I oleh Plt. Kasubkom Investigator Keselamatan lalu Lintas Angkutan Jalan (IK LLAJ) dengan tema "Program Keselamatan di Jalan Tol".

Dalam sesi ini disampaikan terkait program-program keselamatan di jalan tol dengan cara mengendalikan atau menghilangkan hazard yang menjadi penyebab terjadinya suatu kecelakaan dan program untuk menurunkan fatalitas saat suatu kecelakaan tidak dapat dihindarkan dengan cara menghilangkan hazard yang dapat meningkatkan terjadinya fatalitas pada suatu kecelakaan. Materi presentasi sebagaimana terlampir.

3. Presentasi dari narasumber sesi II oleh Djoko Setijowarno (Wakil Ketua Bidang Pemberdayaan dan Penguatan Kewilayahan Masyarakat Transportasi Indonesia-MTI) dengan tema "Menyamankan Sopir Truck untuk Beristirahat".

Dalam sesi ini disampaikan beberapa kondisi terkini terkait pengemudi truk yang ada di Indonesia antara lain:

- a. Kondisi pengemudi truk saat ini:

- 1) Pengemudi truk secara kuantitas semakin hari makin menurun karena rendahnya minat masyarakat.
- 2) Pengemudi truk tidak memiliki upah standar sehingga kesejahteraan pengemudi truk belum terjamin.
- 3) Pengemudi truk menjadi pihak yang selalu dipersalahkan saat terjadi kecelakaan.
- 4) Saat ini belum ada lembaga yang mempunyai data valid terkait data pengemudi truk di Indonesia.
- 5) Tidak mempunyai tempat istirahat yang nyaman.

Pengemudi truk butuh tempat istirahat yang memadai, lelah dapat menyebabkan kecelakaan yang fatal

- b. Di jalan tol baru ada 2 tempat istirahat di *rest area* bagi pengemudi truk.

- 1) Rest Area tol Cipali, akan tetapi karena kurangnya sosialisasi adanya tempat istirahat, sehingga saat fasilitas sudah tersedia kurang optimal penggunaannya.
- 2) Rest area KM 318 Pemalang

Diharapkan tempat istirahat pengemudi ini terutama untuk pengemudi truk dan bus dimasukkan kedalam regulasi tempat istirahat dan pelayanan.

E. DISKUSI & TANYA JAWAB

1. Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) - Sony Sulaksono - Anggota BPJT Unsur Profesi.
 - Saat ini sedang diajukan revisi terkait Permen PU nomor 19 tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan. Dalam usulan revisi tersebut termasuk terdapat persyaratan teknis *guardrail*, geometrik jalan, dan isu bangunan rigid yang berada di jalan tol.
 - Penyusunan spesifikasi teknis Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan merupakan kewenangan Bina Marga sedangkan BPJT hanya memberikan masukan teknis.
 - Penyusunan Standar Pelayanan Minimal (SPM) Jalan Tol merupakan kewenangan Direktur Jalan Bebas Hambatan sedangkan BPJT hanya memberikan masukan teknis.
 - BPJT meminta masukan dari KNKT terkait hazard-hazard yang belum diketahui, sehingga dapat dilakukan mitigasi-mitigasi sebelum terjadi kecelakaan.

2. Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) - Ali Rachmadi-Kabid Sistem Informasi Pelayanan Jalan Tol

Dalam kesempatan ini disampaikan hal-hal berikut:

- Saat ini sudah tersedia 19 lokasi Jalur Penghentian Darurat (JPD), dan secara bertahap sudah dilakukan penggantian material pengisi JPD
- Terkait rekomendasi KNKT bagian tajam pada guardrail sudah dilakukan perbaikan.
- Terkait temuan KNKT terhadap peningkatan keselamatan pada bangunan bangunan rigid yang ada pada lingkungan jalan tol-akan disosialisasikan ke seluruh Badan Usaha Jalan Tol (BUJT).
- Saat ini yang menjadi *concern* dari BPJT adalah kecelakaan tabrak belakang yang sering menimbulkan fatalitas, BPJT mengharapakan dukungan KNKT agar mengeluarkan rekomendasi agar truk yang masuk tol; wajib menggunakan *Rear Under Protection* (RUP).
- Terkait peningkatan pelayanan di Rest Area, akan disampaikan ke seluruh pengelola untuk memberikan pelayanan yg nyaman terutama pengemudi parkir kend gol II ke atas.
- Rest area sering mengalami kerusakan akibat kendaraan yang over load over dimension (ODOL)

Tanggapan Plt. Kasubkom IK LLAJ:

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) mempunyai bagian tersendiri untuk membuat regulasi (pedoman teknis) yaitu Bina Teknik. kalau memungkinkan Kementerian Perhubungan bisa mengikuti skema dari PUPR. Untuk selanjutnya BPJT diharapkan dapat melakukan assessment dan menghimpun data yang

melibatkan berbagai *stakeholder*. Kemudian dari data tersebut akan di analisis dan dijadikan dasar pertimbangan dalam melakukan peningkatan di ruas jalan tol.

3. PT. Jasamarga Solo Ngawi (PT. JSN) - M. Historya Ayanda - Direktur Teknik dan Operasi
- Terdapat kecelakaan yang menonjol terjadi diruas tol Solo-Ngawi selama periode angkutan lebaran JSN yaitu kecelakaan pada tanggal 24 Mei 2023 yang melibatkan daihatsu Grandmax.
 - Ruas jalan tol yang dikelola PT. JSN mulai KM 493 s.d KM 584 mempunyai alinyemen vertikal relatif datar.
 - Penyebab kecelakaan yang terjadi pada ruas tol Solo Ngawi berdasarkan analisi internal disebabkan 80% human error, umumnya adalah tabrak belakang, sebagian besar truk biasanya kecepatan dibawah 60 kmh, dan kecepatan pribadi sampai mencapai 120 kmh,
 - Usaha-usaha yang telah dilakukan dalam peningkatan keselamatan adalah dengan melakukan kampanye keselamatan kendaraan secara berkala setiap 4 bulan sekali dan memberikan Alat Pemantul Cahaya (APC) secara gratis . Berdasarkan data internal hal ini dapat menurunkan tingkat kecelakaan akan tetapi tingkat fatality masih cukup tinggi.
 - PT. JSN mencoba membagikan kuisisioner untuk menghipun informasi dari pengemudi. Berdasarkan survey, Pengemudi beranggapan tidak singgah di rest area karena harga makanan dan minuman mahal. Oleh karena itu dalam upaya menarik minat pengemudi untuk singgah di Rest area dengan program pembagian kopi gratis,
 - Pada saat kejadian kecelakaan truk boyolali km 487 A 140423 rest area tipe B, saat kejadian sedang penuh,

Tanggapan Ketua KNKT:

- Terkait tabrakan belakang, KNKT sudah memberikan masukan terkait Rear Under Protection (RUP) kepada Kementerian Perhubungan dan saat ini sudah menjadi mandatory. Ketika kendaraan yang ditabrak dari belakang tidak menggunakan RUP maka fatality akan meningkat, karena yang terdampak tabrakan adalah bukan cumples zone yang memang didesain sebagai passive safety, akan tetapi yang terdampak adalah kap mesin mobil sampai mengenai kompartemen penumpang.
- Berdasarkan survey kecelakaan tabrak belakang di jalan tol jarang yang mobil kecepatan tinggi. Sebagian besar kecelakaan melibatkan kendaraan yang mempunyai kecepatan sekitar 70 km/jam.
- Berdasarkan survey, kenapa pengemudi truk enggan masuk tol, karena harga kopi di rest area lebih mahal dibanding kopi keranjang yang dijual dipinggir tol.
- Beberapa permintaan pengemudi saat dilakukan survey: disediakan bengkel untuk perbaikan kendaraan dan dibedakan lahan parkir antara truk dan bus besar dengan mobil pribadi.

4. Direktorat Lalu Lintas Jalan (Dit LLJ)-Pak Deni

- Dit. LLJ Pernah melakukan pendataan kendaraan pariwisata, dimana dari 1000 lebih kendaraan pariwisata hampir 50 % illegal. Kebanyakan kecelakaan melibatkan travel illegal. Sebagai contoh travel Jakarta Bandung, hanya istirahat 1 jam dan harus balik lagi ke kota asal, pengawasan waktu kerja pengemudi sangat diperlukan dimana sesuai Undang-Undang 22 tahun 2009, waktu kerja maksimal 8 jam sehari, akan tetapi pengawasan belum menyentuh jadwal perjalanan harus semestinya melekatnya dalam prosedur angkutan barang
- Pentingnya istirahat masih sering diabaikan oleh pengemudi karena gengsi.
- Pengemudi angkutan umum seperti contoh kejadian bus pariwisata yang dikawasan guci baru-baru ini, Rombongan biasanya sering singgah di satu tempat ke tempat lain tanpa mengindahkan waktu istirahat dan manajemen biasanya tidak melakukan kontrol saat kendaraan setelah disewa. Terkait waktu istirahat, tempat berhenti biasanya tergantung kesepakatan antara pengemudi dan penyewa tanpa pengawasan lebih lanjut dari manajemen,.
- Angkutan barang.
Pemilik barang biasanya tahu-menahu jadwal *loading* dan *unloading*. Biasanya pengemudi terlibat dalam kegiatan *loading* dan *unloading*, dan setelah itu pengemudi melanjutkan perjalanan sehingga hal tersebut berpotensi menyebabkan kelelahan pada pengemudi.
- Kejadian kecelakaan ciloto.
Bus nabrak tebing, dan korban MD hamper 30an, berangkat dari kampung rambutan harusnya pagi, akan tetapi karena tidak ada pengumpang sampe 3 kali keluar masuk terminal. Itulah kenapa saat kecelakaan kita perlu menganalisa kegiatan sopir sebelum kecelakaan, dan pentingnya pengemudi mengikuti aturan jam kerja, termasuk pengelola, manajemen, pemilik.
- Dengan adanya pelarangan untuk tindakan di jalan, berdampak kepada tingkat pelanggaran di jalan semakin.

Tanggapan Ketua KNKT:

- Berdasarkan penjelasan pak Denny, kita selaku pemerintah belum bisa mengontrol jam kerja pengemudi, oleh karena itu kita berharap para stakeholder dapat membuat rest yang menarik serta menjamin keamanan untuk para pengemudi.
- Terkait kendaraan pariwisata semenjak tahun 2017 sudah memberikan rekomendasi ke Kementerian Pariwisata agar memberi himbuan kepada hotel-hotel agar menyediakan tempat istirahat bagi pengemudi bus pariwisata.
- KNKT sudah bekerjasama dengan UN Bengkulu, dan Itera serta telkomsel untuk melakukan inovasi menghindari kelelahan pengemudi.

5. PT. Utama Karya- Dwi Aryono-Divisi Operasi dan Pemeliharaan Jalan Tol Langkah-langkah yang dilakukan dalam menurunkan tingkat kecelakaan

- Operasi dan Pengawasan

Semua pengguna jalan diarahkan ke rest area dan diperiksa menggunakan alat pendeteksi kelelahan. Pengemudi yang terindikasi mengalami kelelahan diminta untuk beristirahat. Dengan dilakukan hal tersebut tingkat kecelakaan turun sebanyak 37 % kecelakaan.

- Pemeriksaan Kelaikan Kendaraan (lampu rem yang tidak jelas)
Manajemen menyiapkan tim untuk ramp check, apabila menemukan kendaraan yang mempunyai lampu rem yang tidak tampak, terhalang atau mati maka petugas menempelkan reflektor, hal ini tingkat kecelakaan yang sebelumnya 42% ke 32% angka kecelakaan akibat kurangnya antisipasi.
- Batas Kecepatan
Untuk pengguna jalan yang melebihi kecepatan 100 km/jam dan mengurangi gap kecepatan antara jenis kendaraan pada ruas tol Bakauheni–Terbanggi Besar dipasang CCTV speed camera yang terhubung dengan Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) Korlantas. Hasil dari penerapan ETLE ini, setiap bulan sekitar 3000 etle dikirimkan ke pengguna jalan.
Untuk ruas pekanbaru dumai akan dipasang dua titik speed camera (ETLE)
- Sepanjang rest area trans sumatera terdapat 21 rest area diantaranya: 17 Rest area tipe A dan 4 rest area tipe B.

Tanggapan Ketua KNKT:

- Untuk setiap rest area dibuat hal-hal menarik yang dapat menarik minat pengunjung.
- Ada keluhan oleh pengemudi, truk istirahat, tapi pengemudi tidak istirahat karena sering kehilangan, jaminan keamanan juga penting menjadi perhatian

6. PT. Trans Marga Jateng- Imron-Dept Operation and Maintenance

- Pada ruas tol Semarang-Solo sudah terdapat 11 Jalur Penghentian Darurat (JPD) terdiri dari 2 JPD pada jalur A dan 9 JPD Jalur B.
- Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan telah melakukan evaluasi dan menyampaikan rekomendasi data JPD pada ruas tol Tol Semarang-Solo mengacu kepada SE DJBM No: 20/SE/Db/2021, hasil evaluasi tersebut menyebutkan dari 11 JPD hanya 2 yang memenuhi kriteria sedangkan 9 JPD lain perlu peningkatan.
- PT. Trans Marga Jateng berkomitmen untuk terus meningkatkan pelayanan dengan merencanakan peningkatan JPD yang belum memenuhi kriteria secara bertahap, diantaranya tahun 2023 akan di tingkatkan 4 JPD.
- Terkait rest area sudah terdapat aturan baru yaitu PM PUPR No 28 tahun 2021 Tempat Istirahat dan Pelayanan Pada Jalan Tol, diharapkan Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) dapat memenuhi semua ketentuan yang berlaku.
- Dengan adanya peraturan baru terkadang masih ada yang belum memenuhi aturan terbaru karena dibutuhkan waktu transisi untuk peningkatan fasilitas yang sudah ada.
- Biaya perbaikan memang besar, akan tetapi secara prinsip PT. TMJ berkomitmen untuk mewujudkannya.
- Terkait guard rail, beberapa standar sudah dilakukan di ruas tol cipali, harapannya KNKT dapat mengevaluasi dan memberi masukan. Kalau bisa dijadikan regulasi yang clear agar bisa menjadi dasar pembangunan dan perbaikan.

- Terkadang ada beberapa yang konta missal speed reduce dengan SPM kerataan, sehingga pada assessment, aturan rem skg pada saat tanjakan
- Bina marga sudah membuat aturan terkait clear zone

Tanggapan Ketua KNKT:

- Rumber strip seperti dicipularang perlu evaluasi lebih lanjut, terkait pemasangan di tikungan dan timbul.
- Kalau bisa ada rambu-rambu peringatan yang kondisional saat resiko kecelakaan meningkat pada kondisi tertentu, seperti contoh saat hujan lebat yang menyebabkan genangan ada rambu-rambu turunkan kecepatan karena berpotensi aquaplaning

Tanggapan Plt KASubkom

- Desain guardrail antara jalan pada ruas tol dan ruas non-tol berbeda spesifikasi, karena guardrail pada ruas tol di desain untuk jebol hanya untuk mengurangi energi tumbukan karena masih ada ruang (clear zone) sedangkan guardrail pada ruas non tol didesain agar kuat menahan benturan karena potensi bahaya setelah guardrail biasa berupa jurang.

7. Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) - Doddy

- Clear zone merupakan hal yang dicintai dan dibenci, dicintai karena terkait safety dan di benci karena membutuhkan investasi. Oleh karena itu dibutuhkan aturan yang jelas agar menjadi mandatory.
- Permasalahan terbesar rest area adalah terkait sirkulasi dan penempatan lahan parkir, ada beberapa rest area di Jawa timur, pada bagian depan diperuntukan untuk kendaraan besar, sehingga menutup kawasan komersil dari rest area tersebut.
- Perlunya evaluasi terkait tempat-tempat yang menjadi titik fatigue baik di jalur A dan jalur B, tidak hanya fokus di jalur A.
- Pernah survey dengan pengemudi truk, dimana hasil tersebut merekomendasikan perlunya penerangan yang cukup di seluruh kawasan rest area.
- Perlunya perhatian kepada kendaraan terkait ijin, pemeriksaan kelaikan dan penindakan tegas terhadap kendaraan Over Dimensi Over Load (ODOL) hasil uji petik Badan Usaha Jalan Tol sebagian besar kendaraan besar ODOL.
- Kesehatan pengemudi: perlu ditambahkan pengecekan kesehatan di daerah hilir.
- Sim: masukan ke kepolisian untuk perbaikan sistem pengambilan sim
- Pengemudi: dibutuhkan pelatihan agar pengemudi mampu mengenali hazard.
- Yang punya barang harus mengetahui juga kondisi pengemudi dilapangan.
- Lingkungan: pembakaran jerami disekitar area tol.
- Sumatera: banyak hewan lewat, karen pagar pengaman roboh.
- Terdapat saluran drainase di depan guardrail.
- Kewenangan siapa yang menegur jalan tol yang sudah jadi?
- Bikin modeling terkait traffic system.

Tanggapan dari Ketua KNKT :

- KNKT sudah banyak kerjasama dengan universitas dan perusahaan untuk melakukan pengujian sebelum memberikan rekomendasi.
- SPM menjadi minimum safety standar, setiap aturan yang disampaikan harus jelas alasannya.
- Perlu penghilangan pungli dan kepastian pengangkutan, karena masih banyak kejadian seperti itu dilapangan.

8. ASTRA Infrastruktur _Tunjung

- Astra infrastruktur berkomitmen dalam menurunkan tingkat fatality melalui program 3E (Engineering, Education dan Enforcement) dan berupaya menciptakan kelancaran, keamanan dan kenyamanan di jalan tol. Contoh beberapa kegiatan yang telah dilaksanakan oleh Astra Infrastruktur sebagai berikut:
 - Engineering : Pembuatan rest area yang ramah lingkungan
 - Education : melaksanakan sosialisasi kampanye keselamatan dengan berbagi kopi gratis, talk show dengan para pengujung rest area serta pemberian buku saku keselamatan.
 - Enforcement : pihak Astra Infrastuktur menggandeng beberapa stake holder berwenang dalam melakukan penindakan batas kecepatan atau speed gun.

