

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

3.1 Audit Keselamatan Jalan

Audit Keselamatan Jalan adalah pemeriksaan formal, sistematis, dan terperinci terhadap proyek jalan oleh tim auditor independen dan berkualitas yang menghasilkan laporan dengan daftar masalah keamanan potensial dalam proyek. Menurut (*Road Safety Audit, March 2018*) Audit Keselamatan Jalan adalah proses yang dinamis dan terstruktur yang memerlukan pemeriksaan rinci gambar desain, dan pemeriksaan lokasi jalan baru, tertulis melaporkan tentang masalah keamanan yang diidentifikasi oleh tim audit, dan tanggapan selanjutnya oleh proyek manajer yang menyatakan mengapa tindakan yang direkomendasikan memiliki atau belum diterima, dan perubahan apa yang akan terjadi dilaksanakan. Dalam menganalisis Audit Keselamatan Jalan berdasarkan PP 37 Tahun 2017 menyatakan bahwa Audit Bidang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut Audit Bidang KLLAJ adalah pemeriksaan formal terhadap obyek tertentu sesuai dengan tugas dan fungsi masing-masing pembina lalu lintas dan angkutan jalan. Menurut (*Road Safety Audit, March 2018*) Audit keselamatan jalan merupakan suatu pengujian formal terhadap potensi konflik lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas dari suatu desain jalan baru atau jalan yang sudah terbangun, sehingga audit ini dinilai penting terutama untuk membantu pemilik proyek dan pengelola jalan untuk mengidentifikasi permasalahan keselamatan jalan dari proyek ataupun jalan yang sudah dioperasikan (Pedoman AKJ 2005).

Sebagai landasan bergeraknya suatu kendaraan, jalan perlu direncanakan atau didesain secara cermat dan teliti dengan mengacu pada gambaran perkembangan volume kendaraan di masa mendatang. Desain jalan yang sesuai dengan spesifikasi standar dan dikerjakan dengan cara yang benar serta memperoleh pemeliharaan yang cukup selama umur rencananya bertujuan untuk memberikan keselamatan bagi pemakainya.

Sedangkan pendapat *Design Manual For Roads And Bridge (2003)*, audit keselamatan jalan adalah evaluasi dan peningkatan skema jalan selama desain dan pada akhir konstruksi untuk mengidentifikasi potensial masalah keselamatan jalan yang dapat mempengaruhi setiap pengguna jalan dan untuk menyarankan langkah-langkah untuk menghilangkan atau mengurangi masalah tersebut.

Audit keselamatan Jalan perlu dilakukan secara rutin dan berulang dengan jumlah inspeksi lapangan yang cukup untuk mempertahankan tingkat keselamatan infrastruktur jalan yang diperiksa. AKJ akan memberikan manfaat menghasilkan upaya penanganan jangka pendek yang murah, yang dapat berdampak positif cukup kuat bagi keselamatan jalan. Pekerjaan dengan biaya murah dapat dilaksanakan dalam pekerjaan-pekerjaan pemeliharaan dan rehabilitasi.

Audit keselamatan jalan merupakan pemeriksaan sistematis dari jalan atau segmen jalan untuk mengidentifikasi bahaya-bahaya, kesalahan-kesalahan dan kekurangan-kekurangan yang dapat menyebabkan kecelakaan. Inspeksi keselamatan jalan sendiri pada dasarnya merupakan bagian dari audit keselamatan jalan (AKJ), tepatnya audit keselamatan jalan untuk jalan yang sudah operasional, dimana pelaksanaannya tidak bergantung ada atau tidaknya data kecelakaan lalu lintas.

Tujuan dari pelaksanaan inspeksi keselamatan jalan adalah untuk mengevaluasi tingkat keselamatan infrastruktur jalan beserta bangunan pelengkap nya dengan mengidentifikasi bahaya-bahaya, kesalahan-kesalahan dan kekurangan-kekurangan yang dapat menyebabkan kecelakaan, dan memberikan usulan-usulan penanganannya. Manfaat dari pelaksanaan inspeksi keselamatan jalan adalah:

1. Mencegah / mengurangi jumlah kecelakaan dan tingkat fatalitasnya.
2. Mengidentifikasi bahaya-bahaya, kesalahan-kesalahan dan kekurangan-kekurangan yang dapat menyebabkan kecelakaan.
3. Mengurangi kerugian aspek finansial akibat kecelakaan di jalan.

audit keselamatan jalan raya sebagai bagian dari total pendekatan

manajemen kualitas untuk rancangan jalan raya dan manajemen jaringan. Hal ini merupakan kunci dalam memberikan arah di dalam kesadaran pada prinsip keamanan dan praktek pengantar jaringan jalan serta memperbaiki atau membenahi kekurangan keamanan sebelum pemakai jalan mengalami kecelakaan. Audit keselamatan jalan memiliki keunggulan bukan hanya sebagai rancangan perbaikan keamanan jalan raya namun juga mengembangkan standar desain untuk menghasilkan jalan raya yang lebih aman.

Menurut Kementrian Pekerjaan Umum tentang audit keselamatan jalan tahun 2005, menyatakan bahwa :

1. Manfaat dari audit keselamatan jalan:
 - a. mencegah atau mengurangi kemungkinan terjadinya suatu kecelakaan pada suatu ruas jalan;
 - b. mengurangi parahnya korban kecelakaan;
 - c. menghemat pengeluaran negara untuk kerugian yang diakibatkan kecelakaan lalu-lintas, dan;
 - d. Mengurangi biaya pengeluaran untuk penanganan lokasi kecelakaan suatu ruas jalan melalui pengefektifan desain jalan
2. Tahapan audit keselamatan jalan
Audit dapat dilakukan pada tempat tahapan, yaitu :
 - a. Audit pada tahap pra rencana (*pre design stage*)
 - b. Audit pada tahap draf desain (*draft engineering design stage*)
 - c. Audit pada tahap detail desain (*detailed engineering design stage*)
 - d. Audit pada tahap percobaan beroperasinya jalan atau pada ruas jalan yang telah beroperasi secara penuh (*operational road staged*)
3. Audit tahap operasional jalan
Audit tahap operasional jalan digunakan pada tahap mulai beroperasinya suatu jalan dan untuk ruas-ruas jalan yang sudah beroperasi. Audit keselamatan jalan dalam tahap ini bertujuan

untuk memeriksa :

- a. konsistensi penerapan standar geometri jalan secara keseluruhan;
- b. konsistensi penerapan desain akses/persimpangan;
- c. konsistensi penerapan marka jalan, penempatan rambu, dan bangunan pelengkapan jalan;
- d. pengaruh desain jalan yang terimplementasi terhadap lalu-lintas (konflik lalu lintas);
- e. pengaruh pengembangan tata guna lahan terhadap kondisi lalu-lintas;
- f. karakteristik lalu lintas dan pejalan kaki;
- g. pengaruh perambuan, marka terhadap lalu lintas;
- h. kondisi permukaan jalan, dan;
- i. kondisi penerangan jalan, dsb

3.1.2 Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK LLAJ) (2011-2035)

Dalam menganalisis Audit Keselamatan Jalan berdasarkan PP

37 Tahun 2017 menyatakan bahwa Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan (RUNK) adalah dokumen perencanaan keselamatan pemerintah untuk periode 20 (dua puluh) tahun. Keselamatan merupakan salah satu prinsip dasar penyelenggaraan transportasi di Indonesia. Adapun 5 pilar RUNK yang telah ditetapkan yaitu :

Pilar 1 : Manajemen Keselamatan Jalan (*safer management*)

Target dari pilar 1 Manajemen keselamatan Jalan adalah Mendorong terciptanya kemitraan multi-sektoral untuk mengembangkan dan menetapkan strategi keselamatan jalan nasional, rencana dan target yang didukung oleh pengumpulan data dan bukti penelitian untuk menilai desain penanggulangan dan memantau implementasi dan efektifitas.

Pilar 2 : Jalan yang berkeselamatan (*safer road*)

Target dari pilar 2 jalan yang berkeselamatan adalah Meningkatkan keselamatan kualitas perlindungan atas kualitas jaringan jalan untuk kepentingan semua pengguna jalan, terutama yang paling rentan (misalnya pejalan kaki, sepeda dan sepeda motor). Hal ini akan dicapai melalui implementasi penilaian infrastruktur jalan dan peningkatan perencanaan, desain, konstruksi dan pengoperasian jalan yang berkeselamatan.

Pilar 3 : Kendaraan yang berkeselamatan (*safer vehicle*)

Target dari pilar 3 kendaraan yang berkeselamatan adalah Perkembangan global meningkatkan teknologi keselamatan kendaraan, baik untuk keselamatan pasif maupun aktif melalui kombinasi, harmonisasi standar global yang relevan, informasi konsumen dan skema insentif untuk mempercepat penyerapan teknologi baru.

Pilar 4 : Pengguna jalan yang berkeselamatan (*safer people*)

Target pilar 4 pengguna jalan yang berkeselamatan adalah Penegakan hukum lalu lintas jalan yang berkelanjutan dan standar – standar peraturan yang dikombinasikan dengan kesadaran masyarakat atau kegiatan pendidikan (Di sektor publik maupun sektor swasta) yang akan meningkatkan kepatuhan terhadap peraturan yang mengurangi dampak dari faktor faktor resiko.

Pilar 5 : Perawatan paska kecelakaan (*post crash*)

Target pilar 5 perawatan paska kecelakaan adalah Peningkatan responsivitas untuk keadaan darurat dan meningkatkan kemampuan sistem kesehatan untuk memberikan perawatan darurat yang sesuai dan rehabilitasi jangka panjang.

3.1.3 Pemahaman Jalan Yang Berkeselamatan

Kecelakaan lalu lintas pada intinya dapat terjadi dikarenakan kesalahan dalam mengambil keputusan dalam proses perencanaan jalan atau merupakan akibat dari pengguna jalan ini sendiri. Pengguna jalan juga dapat menyebabkan kecelakaan dikarenakan oleh perilakunya, kecepatan dan ketepatan dalam merespon sebuah kejadian, pengalaman mengemudi seorang pengemudi.

Untuk menciptakan jalan yang berkeselamatan ada beberapa prinsip yang perlu diperhatikan, yaitu:

1. Hirarki jalan untuk direncanakan dengan baik disesuaikan dengan fungsi untuk mobilitas atau akses. Hirarki jalan yang tercampur, khususnya antara jaringan jalan arteri/kolektor dan lokal menyebabkan meningkatnya resiko kecelakaan lalu lintas.
2. Hindarkan terjadinya beragam fungsi jalan , khususnya pada antara kota dan minimalkan jumlah akses langsung ke bangunan-bangunan di sepanjang jalan. permasalahan di Negara berkembang termasuk di Indonesia adalah berkembangnya wilayah pemukiman secara linier pada jalan yang ada sehingga tidak memungkinkan pengendalian akses jalan.

3. Berikan jarak pandang yang cukup untuk mengemudi agar dapat berorientasi, berhenti maupun menyiap kendaraan dengan aman. Jarak pandang yang baik pada malam hari dapat dibantu dengan deliniasi atau patok pengarah pada jalan yang refleksi.
4. Berikan ruangan pada sisi jalan sehingga kendaraan yang keluar dari lajur gerak pada badan jalan dapat terselamatkan, ruang ini disebut sebagai area bebas.
5. Sediakan fasilitas drainase yang memadai dan dengan bentuk yang berkeselamatan. Hindarkan membuat saluran drainase terbuka berbentuk U (*U-ditch*) karena akan menjadi bahaya/hazard tersendiri bagi lalu lintas.

3.1.4 Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Dalam menganalisis Audit Keselamatan Jalan khususnya terhadap Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berdasarkan Undang Undang No 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, Kendaraan, Jalan, dan/atau lingkungan.

Dalam menganalisis Audit Keselamatan Jalan khususnya terhadap keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berdasarkan PP 37 Tahun 2017 Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat KLLAJ adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.

Menurut Sujanto (2010) menyatakan bahwa keselamatan jalan salah satunya ditentukan oleh perlengkapan jalan. Identifikasi perlengkapan yaitu kegiatan pemeriksaan perlengkapan jalan meliputi rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat penerangan jalan, alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan, alat pengawas dan pengamanan jalan, fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, penyandang cacat dan fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas lainnya.

Menurut Pramono (2016) menyimpulkan bahwa keselamatan jalan dapat ditentukan melalui tingkat kerusakan jalan. Salah satunya idenfikasi kerusakan jalan yaitu kegiatan pemeriksaankerusakan jalan meliputi tipe-tipe kerusakan dengan kategori kerusakannya. Sehingga dapat mengetahui penyebab yang berpotensi menimbulkan kecelakaan serta mengevaluasi hasil dari pemeriksaan pada kerusakan jalan sesuai dengan peraturan yang berlaku. Manusia sebagai salah satu penyebab kecelakaan merupakan perpaduan antara kondisi fisik pengendara dan perilaku ketika berkendara. Bahkan secara sistematis terjadi saling keterkaitan dan interaksi antar faktor-faktor utama (manusia, kendaraan, serta jalan, dan lingkungan) dengan pola manajemen keselamatan lalu lintas yang ditangani oleh pihak pemangku tanggung jawab (Mitra et al, dalam Rizky 2017).mengklasifikasikan faktor penyebab kecelakaan, yaitu:

1 Manusia

Kriteria pengemudi penyebab kecelakaan karena kelelahan, kejenuhan, usia, pengaruh alkohol, narkoba dan sejenisnya. Kriteria pejalan kaki lebih dikarenakan menyeberang tidak pada tempat dan waktu yang tepat, berjalan terlalu ketengah, dan tidak berhati-hati.

2 Kendaraan

Penyebab kecelakaan Karena kondisi teknis tidak laik jalan atau penggunaannya tidak sesuai dengan ketentuan seperti rem blong, ban pecah, mesin tiba-tiba mati dan lain lain.

3 Jalan

Faktor penyebab kecelakaan apabila terjadi kerusakan permukaan, seperti jalan berlubang, atau geometric jalan yang kurang sempurna seperti derajat kemiringan terlalu kecil atau besar pada suatu belokan sehingga pandangan pengemudi tidak bebas.

4 Lingkungan

Lingkungan merupakan salah satu yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas, tetapi bisa berhubungan dengan faktor penyebab kecelakaan lain terutama faktor manusia. Sebagian dari

pengaruh lingkungan adalah cuaca, asap kendaraan ataupun dari industri dan pandangan sekitar.

3.1.5 Keamanan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Dalam menganalisis Audit Keselamatan Jalan khususnya terhadap Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas.

3.1.6 Manajemen Rekayasa Dan Lalu Lintas

Dalam menganalisis Audit Keselamatan Jalan khususnya terhadap Manajemen dan rekayasa lalu lintas berdasarkan PP Nomor 32 Tahun 2011 adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas merupakan tanggung jawab:

1. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan untuk jalan nasional;
2. Menteri yang bertanggung jawab di bidang jalan untuk jalan nasional;
3. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk jalan nasional, provinsi, kabupaten/kota dan desa;
4. Gubernur untuk jalan provinsi;
5. Bupati untuk jalan kabupaten dan jalan desa; dan
6. Walikota untuk jalan kota.

3.2 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan

3.2.1 Undang-undang No.22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan

Dalam UU No.22 tahun 2009 terkandung aspek-aspek keselamatan jalan. Adapun aspek keselamatan secara umum adalah seperti yang disebutkan sebagai berikut :

a. Pasal 1 ayat 31

Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.

b. Pasal 25 ayat 1

Dalam pasal 25 ayat 1 disebutkan setiap jalan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa :

- 1) Rambu lalu lintas
- 2) Marka jalan
- 3) Alat pemberi isyarat lalu lintas
- 4) Alat penerangan jalan
- 5) Alat pengendali pengaman pengguna jalan
- 6) Alat pengawasan dan pengamanan jalan
- 7) Fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat
- 8) Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan.

c. Pasal 203

- 1) Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

- 2) Untuk menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana di maksud pada ayat (1), di tetapkan rencana umum nasional keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, meliputi:
 - a) Penyusunan program nasional fasilitas dan perlengkapan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
 - b) Penyusunan program nasional kegiatan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
 - c) Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
 - d) Pengkajian masalah Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan
 - e) Manajemen Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

d. Pasal 206

- 1) Pengawasan terhadap pelaksanaan program Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi:
 - a) Audit
 - b) Inspeksi
 - c) Pengamatan dan pemantauan
- 2) Audit bidang Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a di laksanakan oleh auditor independen yang ditentukan oleh Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia
- 3) Audit bidang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan oleh auditor independen yang ditentukan oleh pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 4) Inspeksi bidang Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilaksanakan

secara periodik berdasarkan skala prioritas oleh Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

- 5) Inspeksi bidang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilaksanakan secara periodik berdasarkan skala prioritas oleh setiap pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 6) Pengamatan dan pemantauan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf C wajib dilaksanakan secara berkelanjutan oleh setiap pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 7) Hasil pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditindak lanjuti dengan tindakan korektif dan/atau penegakan hukum.

e. Pasal 7

Lalu lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan:

- 1) Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa,
- 2) Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa, dan
- 3) Terwujudnya penegakkan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

f. Pasal 8

Penyelenggaraan di bidang jalan meliputi kegiatan pengaturan pembinaan, pembangunan, dan pengawasan prasarana jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 7 ayat (2) huruf a yaitu:

- 1) Inventarisasi tingkat pelayanan jalan dan permasalahannya,

- 2) Penyusun rencana dan program pelaksanaannya serta penetapan tingkat pelayanan jalan yang diinginkan,
- 3) Perencanaan, pembangunan, dan optimalisasi pemanfaatan ruas jalan,
- 4) Perbaikan geometrik ruas jalan dan/atau persimpangan jalan,
- 5) Penetapan kelas jalan pada setiap ruas jalan,
- 6) Uji kelaikan fungsi sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan berlalu lintas, dan
- 7) Pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang prasarana jalan.

g. Pasal 21

- 1) Setiap jalan memiliki batas kecepatan paling tinggi yang ditetapkan secara nasional,
- 2) Batas kecepatan paling tinggi sebagaimana dimaksud ayat (1) ditentukan berdasarkan kawasan pemukiman, kawasan pertokoan, jalan antar kota, dan jalan bebas hambatan,
- 3) Atas pertimbangan keselamatan atau khusus lainnya, pemerintah daerah dapat menetapkan batas kecepatan paling tinggi setempat yang harus dinyatakan dengan rambu lalu lintas.
- 4) Batas kecepatan paling rendah pada jalan bebas hambatan di tetapkan dengan absolut 60 (enam puluh) kilo meter per jam dalam kondisi arus bebas,
- 5) Ketentuan lebih lanjut mengenai batas kecepatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan (2) diatur dengan peraturan pemerintah.

h. Pasal 23

- 1) Pasal penyelenggaraan jalan dalam melaksanakan preservasi jalan dan atau peningkatan kapasitas jalan wajib menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaraan lalu lintas dan angkutan jalan.
- 2) Penyelenggaraan jalan dalam melaksanakan kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berkoordinasi dengan instansi yang bertanggung jawab sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan dan Kepolisian Negara Republik Indonesia.

3.2.2 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Tata Cara dan Persyaratan Laik Fungsi Jalan

Pasal 4

- a. Teknis geometrik jalan
- b. Teknis struktur perkerasan jalan
- c. Teknis struktur bangunan pelengkap jalan
- d. Teknis pemanfaatan bagian – bagian jalan
- e. Teknis penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalulintas meliputi pemenuhan terhadap kebutuhan alat-alat manajemen dan rekayasa lalu lintas yang mewujudkan petunjuk, perintah, dan larangan dalam berlalu lintas; dan
- f. Teknis pelengkapan jalan meliputi pemenuhan terhadap spesifikasi teknis kontribusi alat-alat manajemen dan rekayasa lalu lintas; seluruhnya mengacu kepada ketentuan persyaratan teknis jalan yang berlaku.
- g. Teknis penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalulintas meliputi pemenuhan terhadap kebutuhan alat-alat manajemen dan rekayasa lalu lintas yang mewujudkan petunjuk, perintah, dan larangan dalam berlalu lintas; dan

3.2.3 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia NOMOR 37 TAHUN 2017

a. Pasal 1

- 1) Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat LLAJ adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.
- 2) Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat KLLAJ adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.
- 3) Perencanaan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut Perencanaan KLLAJ adalah suatu proses untuk menentukan tindakan masa depan yang tepat untuk mewujudkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang ditetapkan sebagai sasaran, melalui urutan pilihan, dengan memperhitungkan sumber daya yang tersedia.
- 4) Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat RUNK LLAJ adalah dokumen perencanaan keselamatan Pemerintah untuk periode 20 (dua puluh) tahun.
- 5) Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kementerian/Lembaga yang selanjutnya disebut RAK LLAJ Kementerian/Lembaga adalah dokumen perencanaan keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kementerian/lembaga untuk periode 5 (lima) tahun.
- 6) Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi/Kabupaten/Kota yang selanjutnya disebut RAK LLAJ Provinsi/Kabupaten/Kota adalah dokumen perencanaan keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi/Kabupaten/Kota untuk periode 5 (lima) tahun.

- 7) Program Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut Program Nasional KLLAJ adalah instrumen kebijakan yang berisi satu atau lebih kegiatan yang dilaksanakan oleh instansi pemerintah/lembaga untuk mencapai sasaran dan tujuan serta memperoleh alokasi anggaran, atau kegiatan masyarakat yang dikoordinasikan oleh instansi pemerintah.
- 8) Manajemen Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang selanjutnya disebut Manajemen KLLAJ adalah seluruh usaha pemangku kepentingan yang terorganisir dan terintegrasi untuk mewujudkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang ditetapkan dalam Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 9) Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum adalah bagian dari manajemen perusahaan angkutan umum berupa tata kelola keselamatan yang dilakukan oleh perusahaan angkutan umum secara komprehensif dan terkoordinasi dalam rangka mewujudkan keselamatan dan mengelola risiko kecelakaan.
- 10) Audit Bidang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut Audit Bidang KLLAJ adalah pemeriksaan formal terhadap obyek tertentu sesuai dengan tugas dan fungsi masing-masing pembina lalu lintas dan angkutan jalan.
- 11) Inspeksi Bidang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut Inspeksi Bidang KLLAJ adalah pengamatan langsung obyek tertentu sesuai dengan tugas dan fungsi masing-masing pembina lalu lintas dan angkutan jalan yang dilaksanakan oleh inspektor masing masing untuk mengetahui keadaan dan kinerja obyek yang diinspeksi. Pengamatan dan Pemantauan Bidang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah kegiatan mengamati dan mengikuti perkembangan obyek tertentu di bidang keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan melalui laporan yang disampaikan sesuai dengan tugas, fungsi, dan wewenang masing-masing pemangku kepentingan.