

BAB III

TINJAUAN PUSTAKA

3.1 Jalan

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian Jalan, termasuk bangunan penghubung, bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah, dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel, jalan lori, dan jalan kabel. (Undang-Undang 22 Tahun 2009)

Setiap jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa:

- a. Rambu Lalu Lintas
- b. Marka Jalan
- c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas
- d. Alat Penerangan Jalan
- e. Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan
- f. Alat Pengawasan dan Pengamanan Jalan
- g. Fasilitas Untuk Sepeda, Pejalan Kaki, dan Penyandang Cacat; dan
- h. Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan. (Undang-Undang 22 Tahun 2009)

3.2 Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993)

1. Kecelakaan Lalu Lintas digolongkan atas:
 - a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan;
 - b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang; atau
 - c. Kecelakaan Lalu Lintas berat
2. Kecelakaan Lalu Lintas ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf "a" merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
3. Kecelakaan Lalu Lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
4. Kecelakaan Lalu Lintas berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.
5. Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian Pengguna Jalan, ketidaklaikan Kendaraan, serta ketidaklaikan Jalan dan/atau lingkungan. (Undang-Undang 22 Tahun 2009)

3.3 Keselamatan

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. (Undang-Undang 22 Tahun 2009)

1. Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Untuk menjamin Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, meliputi:
 - a. Penyusunan program nasional kegiatan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - b. Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan Keselamatan

- Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. Pengkajian masalah Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
 - d. Manajemen Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (Undang-Undang 22 Tahun 2009)

3.4 Faktor Penyebab Kecelakaan

Menurut (Enggarsasi and Sa'diyah 2017) ada 5 faktor yang menyebabkan kecelakaan, yaitu faktor kesalahan manusia, faktor pengemudi, faktor jalan, faktor kendaraan, dan faktor alam.

Menurut (Simanungkalit et al., 1989) Pada Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian lalu lintas di wilayah Perkotaan, Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, menyatakan bahwa faktor penyebab kecelakaan biasanya diklasifikasikan identik dengan unsur – unsur sistem transportasi, yaitu pemakai jalan(Pengemudi dan Pejalan kaki), Kendaraan, Jalan dan Lingkungan, atau kombinasi dari dua unsur atau lebih.

3.5 Jalan Berkeselamatan

Peningkatan keselamatan jalan raya sangat bergantung kepada ketersediaan fasilitas jalan. Jalan raya yang baik adalah jalan raya yang terencana dan dapat memberikan tingkat keselamatan lalu lintas yang lebih baik, keselamatan pada suatu saat atau tidak terjadi kesalahan persepsi di jalan dan dengan demikian terjadinya kecelakaan dapat dihindari dengan menyediakan lebih banyak ruang dan waktu dalam perancangan (Patti, 2017).

Untuk mewujudkan ruas jalan yang berkeselamatan ada empat aspek yang perlu dipenuhi oleh suatu ruas jalan yaitu self regulating road, self explaining, self enforcement dan forgiving road (Mulyono 2009).

1. Self Regulating Road

Self Regulating Road yaitu penyediaan prasarana jalan yang ditujukan untuk meminimalisir tingkat keparahan korban akibat kecelakaan. Dalam

pelaksanaannya dapat ditinjau dari segi teknis laik fungsi jalannya.

2. Self Explaining Road

Self Explaining Road yaitu perencanaan jalan menggunakan aspek keselamatan yang maksimal pada geometrik dan desain jalan untuk membantu pengguna jalan mengetahui situasi dan kondisi segmen jalan.

3. Self Enforcing Road

Self Enforcing Road merupakan kondisi jalan yang memberikan hukuman kepada pengguna jalan apabila tidak mengikuti peraturan atau peringatan yang telah ditetapkan pada jalan tersebut.

4. Self Forgiving Road

Self Forgiving Road yaitu penyediaan perlengkapan jalan untuk meminimalisir tingkat keparahan kecelakaan. Desain pagar berkeselamatan jalan serta perangkat keselamatan jalan lainnya mampu mengarahkan pengguna jalan agar tetap berada pada jalurnya dan walaupun terjadi kecelakaan tidak menimbulkan korban fatal.

3.6 Jalur Lalu Lintas

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel (Mulyono 2009).

Tabel III. 1 Penentuan Lebar dan Bahu Jalan

VLHR (smp/hari)	ARTERI				KOLEKTOR				LOKAL			
	Ideal		Minimum		Ideal		Minimum		Ideal		Minimum	
	Lebar Jalur (m)	Lebar Bahu (m)										
<3.000	6,0	1,5	4,5	1,0	6,0	1,5	4,5	1,0	6,0	1,5	4,5	1,0
3.000 - 10.000	7,0	2,0	6,0	1,5	7,0	1,5	6,0	1,5	7,0	1,5	6,0	1,0
10.001 - 25.000	7,0	2,0	7,0	2,0	7,0	2,0	**)	**)	-	-	-	-
>25.000	2n×3,5*)	2,5	2n×7,0*)	2,0	2n×3,5*)	2,0	**)	**)	-	-	-	-

Sumber: Bina Marga, 1997

Tabel III. 2 Lebar Jalur Jalan Ideal

FUNGSI	KELAS	LEBAR JALUR IDEAL (m)
Arteri	I	3,75
	II	3,50
Kolektor	III	3,00
Lokal	III	3,00

Sumber: Bina Marga, 1997

3.7 Rambu Lalu Lintas

Berdasarkan (Permenhub Nomor 13 Tahun 2014) Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan. Rambu Lalu Lintas berdasarkan jenisnya terdiri dari rambu peringatan, rambu larangan, rambu perintah dan rambu petunjuk. Rambu Lalu Lintas dapat berupa rambu lalu lintas konvensional atau rambu lalu lintas elektronik.

3.7.1 Fungsi

1. Rambu peringatan digunakan untuk memberi peringatan kemungkinan ada bahaya di jalan atau tempat berbahaya pada jalan dan menginformasikan tentang sifat bahaya.
2. Rambu larangan digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh pengguna jalan.
3. Rambu perintah digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh pengguna jalan.
4. Rambu petunjuk digunakan untuk memandu pengguna jalan saat melakukan perjalanan atau untuk memberikan informasi lain kepada pengguna jalan.

3.7.2 Lokasi Penempatan

1. Penempatan dan pemasangan rambu lalu lintas harus pada ruang manfaat jalan.
2. Rambu Lalu Lintas ditempatkan di sebelah kiri menurut arah lalu lintas pada jarak tertentu dari tepi paling luar bahu jalan atau jalur lalu lintas kendaraan dan tidak merintang lalu lintas kendaraan atau pejalan kaki.
3. Dalam hal lalu lintas satu arah dan tidak ada ruang pemasangan lain, rambu lalu lintas dapat ditempatkan di sebelah kanan menurut arah lalu lintas.
4. Rambu lalu lintas dapat ditempatkan di atas ruang manfaat jalan apabila jumlah lajur lebih dari 2 (dua).
5. Rambu lalu lintas ditempatkan pada jarak paling sedikit 60 (enam puluh) sentimeter diukur dari bagian terluar daun rambu ke tepi paling luar bahu jalan.
6. Rambu lalu lintas dapat dipasang pada pemisah jalan (median) dan ditempatkan dengan jarak paling sedikit 30 (tiga puluh) sentimeter diukur dari bagian terluar daun rambu ke tepi paling luar kiri dan kanan dari pemisah jalan.

3.7.3 Tinggi Rambu

1. Rambu Lalu Lintas ditempatkan pada sisi jalan paling tinggi 265 (dua ratus enam puluh lima) sentimeter dan paling rendah 175 (seratus tujuh puluh lima) sentimeter diukur dari permukaan jalan tertinggi sampai dengan sisi daun rambu bagian bawah atau papan tambahan bagian bawah apabila rambu dilengkapi dengan papan tambahan.
2. Rambu Lalu Lintas dilengkapi dengan papan tambahan dan berada pada lokasi fasilitas pejalan kaki, ditempatkan paling tinggi 265 (dua ratus enam puluh lima) sentimeter dan paling rendah 175 (seratus tujuh puluh lima) sentimeter diukur dari permukaan fasilitas pejalan kaki sampai dengan sisi daun rambu

bagian bawah atau papan tambahan bagian bawah.

3. Rambu pengarah tikungan ke kiri dan rambu pengarah tikungan ke kanan ditempatkan dengan ketinggian 120 (seratus dua puluh) sentimeter diukur dari permukaan jalan sampai dengan sisi daun rambu bagian bawah.
4. Dalam hal rambu lalu lintas ditempatkan di atas ruang manfaat jalan, ketinggian rambu paling rendah 500 (lima ratus) sentimeter diukur dari permukaan jalan tertinggi sampai dengan sisi daun rambu bagian bawah atau papan tambahan bagian bawah.

3.7.4 Ukuran Daun Rambu

1. Daun rambu ukuran kecil dipasang pada jalan dengan kecepatan rencana sampai dengan 30 (tiga puluh) kilometer per jam
2. Daun rambu ukuran sedang dipasang pada jalan dengan kecepatan rencana sampai dengan 60 (enam puluh) kilometer per jam
3. Daun rambu ukuran besar dipasang pada jalan dengan kecepatan rencana sampai dengan 80 (delapan puluh) kilometer per jam.
4. Daun rambu ukuran sangat besar dipasang pada jalan dengan kecepatan rencana lebih dari 80 (delapan puluh) kilometer per jam.

3.7.5 Posisi Rambu

Posisi rambu lalu lintas pada jalan yang lurus harus memenuhi ketentuan berikut :

1. Posisi daun rambu diputar paling banyak 5 derajat menghadap permukaan jalan dari posisi tegak lurus sumbu jalan sesuai dengan arah lalu lintas, kecuali rambu pengarah tikungan ke kiri, rambu larangan berhenti dan rambu larangan parkir.
2. Rambu pengarah tikungan ke kanan dan rambu pengarah tikungan ke kiri ditempatkan dengan posisi daun rambu diputar

21 paling banyak 3 derajat menghadap permukaan jalan dari posisi tegak lurus sumbu jalan sesuai arah lalu lintas.

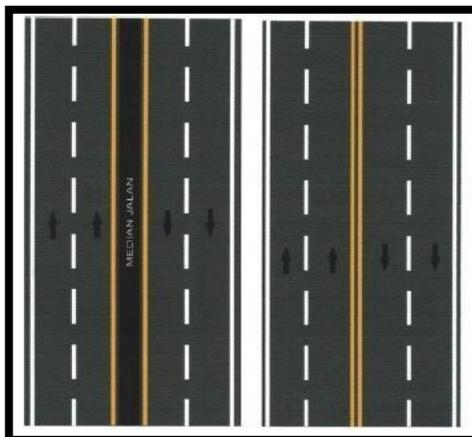
3.8 Marka Jalan

Berdasarkan Permenhub Tahun 34 Tahun 2014 Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Marka jalan berfungsi untuk menuntun, mengatur, dan memperingatkan pengguna jalan dalam berlalu lintas di jalan.

3.8.1 Warna Marka

Marka jalan memiliki warna dengan arti sebagai berikut:

1. Putih, menyatakan bahwa pengguna jalan wajib mengikuti perintah atau larangan sesuai dengan bentuknya.
2. Kuning, menyatakan bahwa pengguna jalan dilarang berhenti di area tersebut.
3. Merah, menyatakan keperluan atau tanda khusus.
4. Warna lainnya, meliputi warna hijau dan coklat menyatakan daerah kepentingan khusus yang harus dilengkapi dengan rambu dan/atau petunjuk yang dinyatakan dengan tegas. (Permenhub Tahun 34 Tahun 2014)



Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 67 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan.

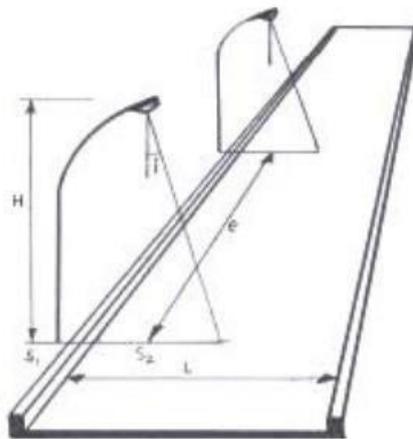
Gambar III. 1 Marka Membujur Jalan Nasional

3.9 Alat Penerangan Jalan

Berdasarkan Permenhub Tahun 82 Tahun 2018 Tentang Alat Penerangan Jalan disebutkan bahwa alat penerangan jalan adalah lampu penerangan jalan yang berfungsi untuk memberi penerangan pada ruang lalu lintas.

1. Alat penerangan jalan berdasarkan jenisnya, terdiri atas:
 - a. Alat penerangan jalan berdasarkan jenis lampu;
 - b. Alat penerangan jalan berdasarkan catu daya; dan
 - c. Alat penerangan jalan berdasarkan kuat pencahayaan.
2. Penempatan dan pemasangan alat penerangan jalan dilakukan pada lokasi yang menjadi bagian dari ruang milik jalan, tidak boleh merintang dan/atau mengurangi ruang lalu lintas kendaraan atau pejalan kaki.
3. Penempatan dan pemasangan alat penerangan jalan di sebelah kiri dan/atau kanan jalan menurut arah lalu lintas pada jarak paling sedikit 600 (enam ratus) milimeter diukur dari bagian terluar bangunan konstruksi alat penerangan jalan ke tepi paling kiri dan/atau kanan jalur ruang lalu lintas atau kerb
4. Penempatan dan pemasangan alat penerangan pada pemisah jalur dan/atau lajur ruang lalu lintas jalan paling sedikit berjarak 300 (tiga ratus) millimeter diukur dari bagian terluar bangunan konstruksi alat penerangan jalan ke tepi paling luar jalur dan/atau lajur ruang lalu lintas atau kerb.

Fasilitas penerangan jalan harus memenuhi persyaratan perencanaan dan penempatan sebagai berikut:



Sumber :Pedoman Fasilitas Peneranga Jalan, Bina Marga

Gambar III. 2 Kriteria Pemasangan Rambu

Dimana :

H = tinggi tiang lampu

L = lebar badan jalan, termasuk median jika ada

e = jarak interval antar tiang lampu

s1 = jarak tiang lamp uke tepi perkerasan

s2 = jarak dari tepi perkerasan ke titik penyinaran terjauh

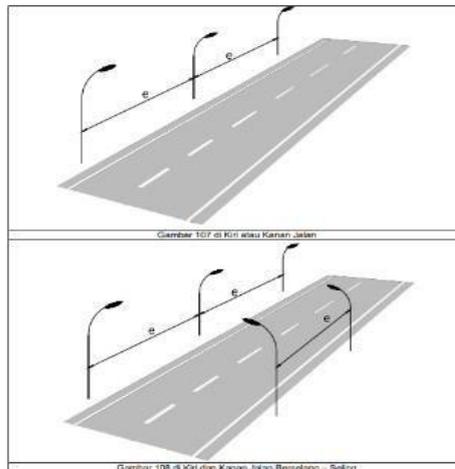
s1+s2 = proyeksi kerucut cahaya lampu

i = sudut inklinasi pencahayaan/ penerangan

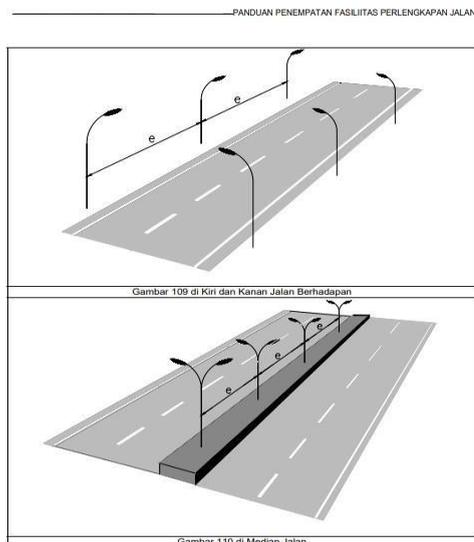
Tabel III. 3 Ketentuan Penempatan Fasilitas Penerangan Jalan yang Disarankan

Lokasi	Penempatan	Keterangan
Di kiri atau kanan jalan	$L < 1.2 H$	Gambar 107
Di kiri dan kanan jalan berselang-seling	$1.2 H < L < 1.6 H$	Gambar 108
Di kiri dan kanan jalan berhadapan	$1.6 H < L < 2.4 H$	Gambar 109
Di median jalan	$3L < 0,8 H$	Gambar 110

Sumber :Pedoman Fasilitas Penerangan Jalan, Bina Marga



Sumber :Pedoman Fasilitas Peneranga Jalan, Bina Marga
Gambar III. 3 Penempatan Penerangan Jalan Dua Arah



Sumber :Pedoman Fasilitas Peneranga Jalan, Bina Marga
Gambar III. 4 Penempatan Penerangan Jalan

3.10 Pita Penggaduh

Pita Penggaduh adalah kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi untuk membuat pengemudi lebih meningkatkan kewaspadaan. (Permenhub Nomor 82 Tahun 2018).

Pita Penggaduh sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 berfungsi untuk:

- a. mengurangi kecepatan kendaraan;
 - b. mengingatkan pengemudi tentang objek di depan yang harus diwaspadai;
 - c. melindungi penyeberang jalan; dan
 - d. mengingatkan pengemudi akan titik lokasi rawan kecelakaan.
- (Permenhub Nomor 82 Tahun 2018)

Rumble strip sebagaimana dimaksud pada pasal 31 ayat (1) huruf a memiliki ukuran pemasangan sebagai berikut:

- a. paling tebal 40 (empat puluh) milimeter;
- b. jarak pemasangan antar strip paling dekat 500 (lima ratus) milimeter dan paling jauh 5.000 (lima ribu) milimeter; dan
- c. kelandaian sisi tepi strip paling besar 15% (lima belas) persen.

3.11 Jarak Pandang Henti

Jarak pandang henti merupakan jarak pandangan yang dibutuhkan untuk menghentikan kendaraannya. Waktu yang dibutuhkan pengemudi dari saat menyadari adanya rintangan sampai menginjak rem dan ditambah dengan jarak untuk mengerem disebut waktu PIEV (Perception Identification Evaluation Volution) yang biasanya selama 2,5 detik (Sukirman, 1999).

Tabel III. 4 Jarak Pandang Henti Minimum

No	Kecepatan Rencana (Km/Jam)	Kecepatan Jalan (Km/Jam)	Fm	D perhitungan untuk Vr (m)	D perhitungan untuk Vj (m)	D Desain (m)
1	30	27	0,4	29,71	29,94	25-30
2	40	36	0,375	44,6	38,63	40-45
3	50	45	0,35	62,87	54,05	55-65
4	60	54	0,33	84,65	72,32	75-85
5	70	63	0,313	110,28	93,71	95-110
6	80	72	0,3	139,59	118,07	120-140
7	100	90	0,285	207,64	174,44	175-210
8	120	108	0,28	285,87	239,06	240-285

(Sumber : Sukirman 2003)

3.12 Diagram Kolison

Diagram Collision atau diagram tabrakan merupakan diagram yang menunjukkan atau menampilkan pola kecelekaan- kecelakaan yang terjadi. Diagram ini memberikan informasi- informasi mengenai kecelakaan yang terjadi pada suatu lokasi mulai dari tipe tabrakan, tanggal dan waktu terjadinya kecelakaan serta kondisi korban atau fatalitas kecelakaan (Departemen Permukiman Dan Prasarana Wilayah 2004)

3.13 Kecepatan

3.13.1 Kecepatan rencana

Kecepatan rencana (VR), pada suatu ruas jalan adalah kecepatan yang dipilih sebagai dasar perencanaan geometrik jalan yang memungkinkan kendaraan bergerak dengan aman dan nyaman dalam kondisi cuaca yang cerah, lalu lintas yang lengang, dan pengaruh samping jalan yang tidak berarti (Badan Standarisasi Nasional 2004)

3.13.2 Kecepatan sesaat

Analisa statis yang dilakukan untuk mengolah data survei spot speed ini adalah persentil 85 (P85). P85 ini digunakan untuk mengetahui batas kecepatan yang ditempuh 85% kendaraan hasil survei.

3.14 Lima Pilar Aksi Keselamatan Jalan

Pemerintah mengesahkan Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan (RUNK 2021-2040) dan telah ditindaklanjuti dengan Instruksi Presiden RI Nomor 1 Tahun 2022 tentang program dekade aksi keselamatan jalan dengan target mewujudkan 5 (Lima) Pilar Aksi Keselamatan Jalan diantaranya:

1. Pilar I yaitu Sistem Yang Berkeselamatan, fokus kepada:

- a. Penyusunan, Penetapan dan Pemberian Bimbingan RAK;
 - b. Penguatan Koordinasi KLLAJ antar pemangku kepentingan;
 - c. Penyempurnaan Kebijakan dan Regulasi KLLAJ terkait Sistem yang Berkeselamatan;
 - d. Pengembangan dan Integrasi Data dan Sistem Informasi KLLAJ setiap Pilar;
 - e. Pengembangan Sistem Manajemen KLLAJ;
 - f. Penguatan Kemitraan dan Kerja Sama KLLAJ;
 - g. Penyelenggaraan Studi dan Evaluasi Terhadap Kebijakan Program KLLAJ;
 - h. Pendanaan KLLAJ;
 - i. Penyelenggaraan Monitoring dan Evaluasi Kinerja KLLAJ.
2. Pilar II yaitu Jalan yang berkeselamatan, fokus kepada:
- a. Penyempurnaan Regulasi KLLAJ Terkait Jalan yang Berkeselamatan;
 - b. Penetapan Pemingkatan Jalan di Jalan Bebas Hambatan, Jalan Nasional, dan Jalan Daerah;
 - c. Pengawasan Jalan yang Berkeselamatan;
 - d. Pengendalian Fungsi, Kegiatan dan Pengendalian Bahaya di Ruang Jalan;
 - e. Perbaikan Badan Jalan;
 - f. Pemenuhan Persyaratan Laik Fungsi Jalan dan Perlengkapan Jalan;
 - g. Penyelenggaraan Fasilitas bagi Pejalan Kaki dan Pesepeda terutama di Jalan Perkotaan;
 - h. Penyelenggaraan Penanganan Keselamatan pada Tahap Konstruksi;
 - i. Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan;
 - j. Penanganan Pelintasan Sebidang dengan Kereta Api;
 - k. Penyediaan Lajur Khusus Angkutan Umum Massal Perkotaan yang Berkeselamatan;
 - l. Penyelenggaraan Batas Kecepatan Kendaraan;

- m. Penyelenggaraan Pembatasan Akses Jalan Bagi Kendaraan Rentan untuk Sepeda Motor dan Sepeda;
 - n. Penguatan Kapasitas Sumber Daya Manusia (SDM) Bagi Penyelenggaraan Jalan serta Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.
3. Pilar III yaitu Kendaraan yang Berkeselamatan, fokus kepada:
- a. Penyempurnaan Regulasi KLLAJ Terkait Kendaraan yang Berkeselamatan;
 - b. Penyelenggaraan dan Perbaikan Prosedur Uji Tipe;
 - c. Penyelenggaraan dan Perbaikan Prosedur Uji Berkala;
 - d. Penyelenggaraan Sistem Informasi Pengujian Kendaraan Bermotor;
 - e. Penguatan SDM dan Peningkatan Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Penguji Kendaraan Bermotor;
 - f. Peningkatan Instrumen Kendaraan untuk Pembatasan Kecepatan;
 - g. Penegakan Hukum atas Kepatuhan Pemenuhan Persyaratan Teknis dan Laik Jalan;
 - h. Penyelenggaraan Kepatuhan Persyaratan Teknis dan Laik Jalan;
 - i. Penyelenggaraan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) Perusahaan Angkutan Umum;
 - j. Penyelenggaraan Pemenuhan Standar Teknis Keselamatan sesuai Kaidah Internasional.
4. Pilar IV yaitu Pengguna Jalan yang Berkeselamatan, fokus kepada:
- a. Penyempurnaan Regulasi KLLAJ Terkait Pengguna Jalan yang Berkeselamatan;
 - b. Pengembangan Pendidikan Berlalu Lintas;
 - c. Kampanye dan Sosialisasi KLLAJ;
 - d. Integrasi Surat Izin Mengemudi (SIM) dengan Pencatatan Data Pelanggaran;
 - e. Penyempurnaan Persyaratan dan Prosedur Uji SIM;
 - f. Pengembangan SDM, Sarana dan Prasarana Pengujian SIM;

- g. Pembinaan Teknis Pendidikan dan Pelatihan Mengemudi;
 - h. Penyediaan dan Penggunaan Teknologi untuk Informasi dan Penegakan Hukum;
 - i. Pengendalian, Pengawasan, dan Penegakan Hukum bagi 7 (tujuh) Faktor Risiko;
 - j. Pemeriksaan Kondisi Pengemudi;
 - k. Penyidikan Perkara dan Rekonstruksi Kecelakaan Lalu Lintas.
5. Pilar V yaitu Penanganan Korban Kecelakaan, fokus kepada:
- a. Penyempurnaan Regulasi KLLAJ Terkait Penanganan Korban Kecelakaan;
 - b. Penyelenggaraan Layanan Gawat Darurat Terpadu;
 - c. Pengembangan Sistem Komunikasi Layanan Gawat Darurat;
 - d. Rehabilitasi Pasca Kecelakaan.

Maka diperlukan kerjasama yang baik antara pemerintah dan juga masyarakat agar dapat meminimalisir tingkat kecelakaan dengan berkendara yang aman sesuai dengan peraturan yang ada.