

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **4.1. Jalan**

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 (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia no 34 tahun 2006 tentang jalan). Jalan sendiri umumnya dibagi beberapa bagian meliputi jalur lalu lintas, bahu jalan, trotoar, median, saluran samping, kareb, dan pengaman tepi.

##### **4.1.1. Jalur lalu lintas**

Jalur lalu lintas disebut juga dengan *travelled way* atau *carriage way* adalah keseluruhan bagian perkerasan jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas kendaraan yang terdiri atas beberapa lajur (*lane*) kendaraan.

Lajur kendaraan yaitu bagian dari jalur lalu lintas yang khusus diperuntukkan untuk dilewati satu rangkaian kendaraan dalam satu arah. Jumlah lajur minimal untuk jalur dua arah adalah dua lajur yang disebut jalan dua lajur dua arah. Jumlah lajur sangat tergantung pada volume lalu lintas yang akan memakai jalan tersebut dan tingkat pelayanan yang diharapkan (Suryadharma, 1999).

#### 4.1.2. Bahu jalan

Menurut Sukirman (1994) bahu jalan adalah jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas yang berfungsi sebagai:

- a. Ruang untuk tempat berhenti sementara kendaraan yang mogok atau yang sekedar berhenti karena pengemudi ingin berorientasi mengenai jurusan yang akan di tempuh, atau untuk beristirahat.
- b. Ruangan untuk menghindarkan diri saat-saat darurat, sehingga dapat mencegah terjadinya kecelakaan.
- c. Memberikan kelegaan pada pengemudi, dengan demikian dapat meningkatkan kapasitas jalan yang bersangkutan.
- d. Memberikan sokongan pada konstruksi pekerasan jalan dari samping.
- e. Rungan pembantu pada waktu mengadakan pekerjaan perbaikan atau pemeliharaan jalan ( untuk tempat penempatan alat-alat, dan penimbunan bahan material)
- f. Ruangan untuk lintasan kendaraan-kendaraan patroli, ambulans, yang sangat dibutuhkan pada kendaraan darurat seperti terjadinya kecelakaan

Berdasarkan tipe perkerasannya, bahu jalan dapat di bedakan atas:

- a. Bahu yang tidak di perkeras, yaitu bahu yang hanya di buat dari material perkerasan jalan tanpa bahan penikat. Bahu yang tidak diperkeras ini dipergunakan untuk daerah- daerah yang tidak begitu penting, dimana kendaraan yang berhenti dan mempergunakan bahu tidak begitu banyak.
- b. Bahu yang di perkeras, yaitu bahu yang dibuat dengan mempergunakan bahan pengikat sehingga lapisan tersebut kedap terhadap air dibandingkan

dengan bahu yang tidak di perkeras. Bahu tipe ini digunakan untuk untuk jalan-jalan dimana kendaraan yang berhenti dan memakai bagian tersebut besar jumlahnya, seperti di jalan tol, disepanjang jalan alteri yang melintas kota, dan ditikungan-tikungan tajam.

#### 4.1.3. Trotoar

Trotoar merupakan jalur pejalan kaki yang umumnya sejajar dengan sumbu jalan dan lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan “ untuk menjami keselamatan pejalan kaki yang bersangkutan “ (Direktorat bina marga, 2005)

Perlu tidaknya trotoar tergantung dari volume pedestrian dan volume lalu lintas pemakai jalan tersebut. (Sukirman,1994)

#### 4.1.4. Median

Menurut Sukirman (1994), median adalah jalur yang terletak di tengah jalan untuk membagi jalan dalam masing-masing arah. Dan secara garis besar median berfungsi sebagai:

- a. Menyediakan daerah natral yang cukup lebar dimana pengemudi masih dapat mengontrol kandaraannya pada saat darurat.
- b. Menyediakan jarak yang cukup untuk membatasi/ mengurangi kesilauan terhadap lampu besar dari kendaraan berlawanan.
- c. Menambah rasa kelegahan, kenyamanan dan keindahan bagi para pengemudi.
- d. Mengamankan kebebasan samping dari masing-masing arah lalu lintas.

#### 4.1.5. Saluran samping atau drainase jalan

Saluran samping berfungsi untuk mengalirkan air dari permukaan perkerasan jalan ataupun dari luar bagian jalan yang bertujuan agar konstruksi jalan selalu berada dalam keadaan kering dan tidak terendam air (Suryadharma, 1999).

Menurut Hendarsin (2000) menyebutkan bahwa penyebab kerusakan konstruksi jalan raya, langsung maupun tidak langsung disebabkan oleh air yang erat hubungannya dengan hidrologi dan sistem drainase jalan.

#### 4.1.6. Kereb

Menurut Sukirman (1994), kereb adalah penonjolan atau peninggian tepi perkerasan atau bahu jalan yang terutama dimaksudkan untuk keperluan-keperluan drainase, mencegah keluarnya kendaraan dari tepi perkerasan, dan memberi ketegasan tepi perkerasan. Berdasarkan fungsi dari kereb, maka kereb dapat dibedakan atas:

- a. Kereb peninggi (*mountable curb*) adalah kereb yang direncanakan agar dapat didaki kendaraan, biasanya terdapat di tempat parkir di pinggir jalan/ jalur lalu lintas.
- b. Kereb penghalang (*barrier curb*) adalah kereb yang di rencanakan untuk menghalai atau mencegah kendaraan meninggalkan jalur lalu lintas, terutama di median, trotoar, pada jalan tanpa pagar pengaman.
- c. Kereb berparit (*gutter curb*) adalah kereb yang direncanakan untuk membentuk sistim drainase perkerasan jalan. Kerep ini dianjurkan pada jalan yang memerlukan sistim drinase perkerasan lebih baik.

Pada jalan lurus diletakan di tepi luar dari perkerasan, sedangkan pada jalan tikungan diletakan pada tepi dalam.

- d. Kereb penghalang berparit (*barrier gutter curb*) adalah kereb penghalang yang direncanakan untuk membentuk sistim drainase perkerasan jalan.

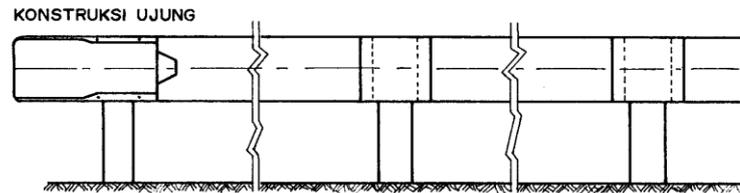
#### 4.1.7. Pengaman tepi

Menurut Sukirman (1994), pengaman tepi bertujuan untuk memberikan ketegasan tepi badan jalan. Jika terjadi kecelakaan, dapat mencegah kendaraan keluar dari badan jalan. Umumnya dipergunakan di sepanjang jalan yang menyusuri jurang, pada tanah timbunan dengan tikungan yang tajam, pada tepi-tepi jalan dengan timbunan lebuah besar dari 2,5 meter, dan pada jalan-jalan dengan kecepatan tinggi.

Jenis pangaman tepi terbagi atas :

- a. Pengaman tepi dari besi yang di *galvanised* ( *guard rail* )

Pagar pengaman dari besi di pergunakan jika bertujuan untuk melawan tumbukan ( *impect* ) dari kendaraan dan mengendalikan kendaraan ke arah dalam sehingga kendaraan tetap bergerak dengan kecepatan makin kecil sepanjang pagar pengaman. Dengan adanya pagar pengaman diharapkan kendaraan tidak dengan tiba-tiba berhenti atau terguling ke luar badan jalan.

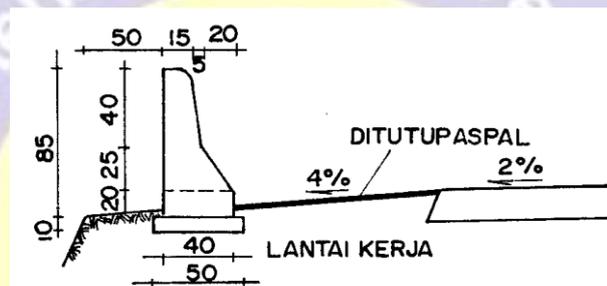


Gambar 2.1. Pengaman tepi dari besi

Sumber : Direktorat Bina Marga february 1987

b. Pengaman tepi dari beton (*parapet*)

Pengaman tepi dari beton dianjurkan untuk dipergunakan pada jalan dengan kecepatan rencana 80 -100 km/jam.

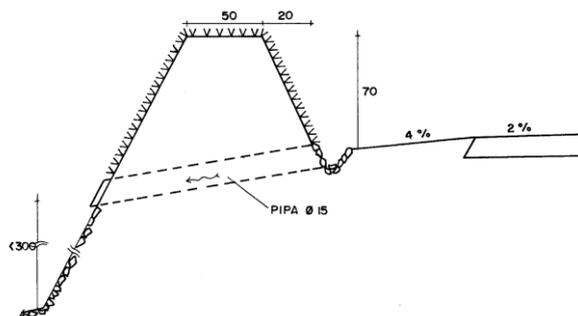


Gambar 2.2. Pengaman tepi dari beton

Sumber : Direktorat Bina Marga february 1987

c. Pengaman tepi dari timbunan tanah

Dianjurkan digunakan untuk kecepatan rencana  $\leq 80$  km/jam.

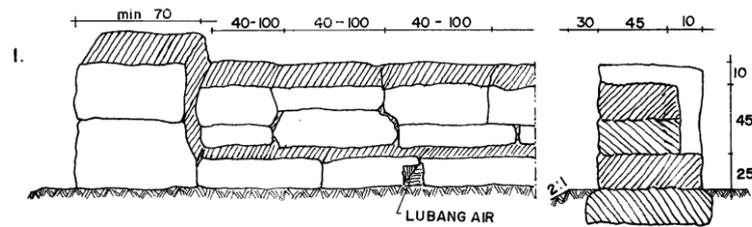


Gambar 2.3. Pengaman tepi dari tanah

Sumber : Direktorat Bina Marga february 1987

d. Pengaman tepi dari batu kali

Tipe ini dikaitkan dengan keindahan (*estetika*) dan pada jalan dengan kecepatan rencana  $\leq 60$  km/jam.

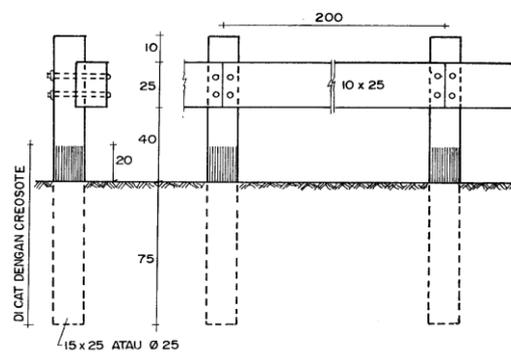


Gambar 2.4. Pengaman tepi dari batu kali

Sumber : Direktorat Bina Marga february 1987

e. Pengaman tepi dengan balok kayu

Tipe ini dipergunakan untuk kecepatan rencana  $\leq 40$  km/jam dan pada daerah parkir.



Gambar 2.5. Pengaman tepi dari kayu

Sumber : Direktorat Bina Marga february 1987

#### 4.1.8. Rambu

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas menyebutkan:

1. Rambu adalah salah satu dari perlengkapan jalan berupa lambang, huruf, angka, kalimat dan atau perpaduan di antaranya sebagai peringatan, larangan, perintah atau petunjuk bagi pemakai jalan. Rambu terdiri dari:
2. Daun rambu adalah pelat alumunium atau bahan lainnya yang memenuhi persyaratan teknis tempat ditempelkan atau dilekatkannya rambu.
3. Tiang rambu adalah batangan logam atau bahan lainnya untuk menempelkan atau melekatkan daun rambu.
4. Papan tambahan adalah pelat alumunium atau bahan lainnya yang dipasang di bawah daun rambu yang memberikan penjelasan lebih lanjut dari suatu rambu.

Sedangkan dalam pasal 3 menyebutkan bahwa rambu lalu lintas terdiri dari 4 jenis yaitu:

a. Rambu peringatan

Rambu peringatan sebagai mana digunakan untuk memberi peringatan kemungkinan adanya bahaya di jalan atau tempat berbahaya pada jalan dan menginformasikan sifat bahaya (Peraturan Menteri Perhubungan No 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas bagian kedua)

b. Rambu larangan

Rambu larangan sebagai mana digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang digunakan oleh pengguna jalan (Peraturan

Menteri Perhubungan No 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas bagian ketiga)

c. Rambu perintah

Rambu perintah sebagaimana digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh pengguna jalan. (Peraturan Menteri Perhubungan No 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas bagian keempat)

d. Rambu petunjuk.

Rambu petunjuk sebagaimana digunakan untuk memandu pengguna jalan saat melakukan perjalanan atau untuk memberikan informasi lain kepada pengguna jalan (Peraturan Menteri Perhubungan No 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas bagian kelima)

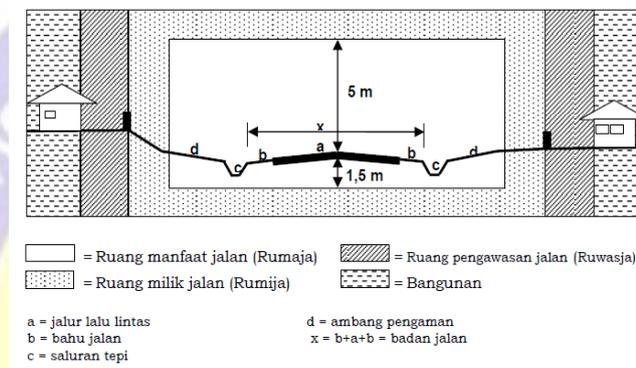
#### **4.2. Ruang Jalan**

Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 34 tahun 2006 tentang jalan, keberadaan jalan dalam suatu ruang terdapat bagian bagian ruang jalan di mana meliputi : ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, ruang pengawasan jalan dan bangunan.

- a. Ruang manfaat jalan atau Rumaja sendiri meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengamanannya serta tinggi ruang bebas paling rendah 5 m sebagai mana di jelaskan pada pasal 34.

- b. Ruang milik jalan atau rumija meliputi ruang manfaat jalan dan sejalur tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan sebagaimana di jelaskan pada pasal 39
- c. Ruang pengawasan jalan atau ruwasja meliputi ruang tertentu di luar ruang milik jalan yang penggunaannya ada di bawah pengawasan penyelenggara jalan sebagaimana di jelaskan pada pasal 44.

Ruang jalan sendiri dapat di gambarkan pada gambar 2.6.



Gambar 2.6. : Ruang jalan

Sumber : Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 34 tahun 2006 pasal 33.

### 4.3. Aspek Legal Terkait

Beberapa aspek terkait dalam peraturan yang mendukung keselamatan jalan dalam kegiatan inspeksi diantaranya :

#### 4.3.1. Undang - Undang No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan

Dalam UU No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan disebutkan bahwa klasifikasi jalan umum didasarkan pada sistem, fungsi, status, dan kelas. Dalam rangka efisiensi penyelenggaraan jaringan jalan, pada pasal 7 hingga pasal 10 UU

No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, jalan umum dikelompokkan lebih lanjut seperti yang terdapat pada tabel 2.1.

Tabel 2.1. Definisi istilah dalam Klasifikasi Jalan Umum di Indonesia

Pembagian	Klasifikasi	Definisi
Menurut sistem	Sistem jaringan jalan primer	Sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat kegiatan
	Sistem jaringan jalan sekunder	Sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan
Menurut fungsi	Jalan arteri	Jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna
	Jalan kolektor	Jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi
	Jalan lokal	Jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi
	Jalan lingkungan	Jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah
Menurut status	Jalan Nasional	Jalan arteri & jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antaribukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol
	Jalan Provinsi	Jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antar ibukota kabupaten/ kota, dan jalan strategis provinsi
	Jalan Kabupaten	Jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk Jalan Nasional maupun Jalan Provinsi, yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antaribukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten

Tabel 2.1. Lanjutan

Pembagian	Klasifikasi	Definisi
	Jalan Kota	Jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antarpersil, serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada di dalam kota
	Jalan Desa	Jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan
Menurut Kelas	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jalan bebas hambatan</li> <li>- Jalan raya</li> <li>- Jalan sedang</li> <li>- Jalan kecil</li> </ul>	Pengaturan mengenai kelas jalan mengikuti peraturan LLAJ Spesifikasi penyediaan prasarana jalan meliputi: <ul style="list-style-type: none"> <li>• pengendalian jalan masuk</li> <li>• persimpangan sebidang</li> <li>• jumlah dan lebar lajur</li> <li>• ketersediaan median</li> <li>• pagar</li> </ul>

Sumber : Pasal 7,8,9,dan 10 UU No. 38 Tahun 2004, tentang Jalan, pasal 31 dan 32 PP No. 34 Tahun 2006, tentang Jalan.

Sedangkan keselamatan jalan akan berinteraksi dengan bagian-bagian jalan seperti ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan. Di dalam Pasal 12 disebutkan bahwa setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan di dalam ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan (Manajemen Keselamatan Jaringan Jalan,2011).

#### 4.3.2. Undang - Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Menurut UU no 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan menjelaskan 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, dan sedangkan 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 UU no 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 206 poin (1) menyebutkan pengawasan terhadap pelaksanaan program keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi:

- a. Audit
- b. Inspeksi dan
- c. Pengamatan dan pemantauan

Sedangkan yang melaksanakan pada poin (1) di jelaskan pada poin (2) sampai (7) yang menjelaskan :

(2) Audit bidang Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan 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) ditindaklanjuti dengan tindakan korektif dan/atau penegakan hukum.

Mengenai keterkaitannya, pasal 22 akan menjelaskan landasan kegiatan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan dimana yang berbunyi :

- a. Jalan yang dioperasikan harus memenuhi persyaratan laik fungsi Jalan secara teknis dan administratif.
- b. Penyelenggara Jalan wajib melaksanakan uji kelaikan fungsi Jalan sebelum pengoperasian Jalan.
- c. Penyelenggara Jalan wajib melakukan uji kelaikan fungsi Jalan pada Jalan yang sudah beroperasi secara berkala dalam jangka waktu paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau sesuai dengan kebutuhan.
- d. Uji kelaikan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) dilakukan oleh tim uji laik fungsi Jalan yang dibentuk oleh penyelenggara Jalan.
- e. Tim uji laik fungsi Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) terdiri atas unsur penyelenggara Jalan, instansi yang bertanggung jawab di bidang

sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta Kepolisian Negara Republik Indonesia.

- f. Hasil uji kelaikan fungsi Jalan wajib dipublikasikan dan ditindaklanjuti oleh penyelenggara Jalan, instansi yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan/atau Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- g. Uji kelaikan fungsi Jalan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Sedangkan keterkaitan mengenai kewajiban penyelenggara jalan di atur pada pasal 24 dimana menyebutkan :

1. Penyelenggara Jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki Jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas.
2. Dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan Jalan yang rusak sebagaimana dimaksud pada ayat (1), penyelenggara Jalan wajib memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas.

#### 4.3.3. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia 34 tahun 2006 Tentang Jalan

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia no 34 tahun 2006 pasal 62 menjelaskan pihak - pihak yang membantu dalam mengambil keputusan untuk penetapan ruas jalan. Sedangkan dalam pasal 25 sampai 30 membantu pihak pihak yang di sebutkan pasal 62 untuk mengelompokan status jalan seperti dapat dilihat pada tabel 2.2.

Tabel 2.2. Pengelompokan Status Jalan dan Lingkupan

Status jalan	Di atur	Melingkupi
Jalan nasional	Pasal 26	a. Jalan arteri primer; b. Jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibu kota provinsi; c. Jalan tol, dan d. Jalan strategis nasional.
Jalan provinsi	Pasal 27	a. Jalan kolektor primer yang menghubungkan ibu kota provinsi dengan ibu kota kabupaten atau kota; b. Jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibu kota kabupaten atau kota; c. Jalan strategis provinsi; dan d. Jalan di daerah khusus ibukota jakarta, kecuali jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 26.
Jalan kabupaten	Pasal 28	a. Jalan kolektor primer yang tidak termasuk jalan nasional sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 huruf b dan jalan provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27; b. Jalan lokal primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat desa, antaribukota kecamatan, ibukota kecamatan dengan desa, dan antardesa; c. Jalan sekunder yang tidak termasuk jalan provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 huruf d dan jalan sekunder dalam kota; dan d. Jalan strategis kabupaten.
Jalan kota	Pasal 29	Jalan umum pada jaringan jalan sekunder di dalam kota
Jalan desa	Pasal 30	Jalan lingkungan primer dan jalan lokal primer yang tidak termasuk jalan kabupaten sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 huruf b di dalam kawasan perdesaan, dan merupakan Jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman di dalam desa.

Sumber : Peraturan Pemerintah Republik Indonesia no 34 tahun 2006

Menurut Rustijan dan Adelwin R dalam menjelaskan mengenai isi Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 34 tahun 2006 pasal 61 menyebutkan beberapa hal pokok mengenai prosedur dan kewenangan dalam penetapan fungsi jalan, yang meliputi hal hal sebagai berikut :

- a. Pemerintah Pusat (melalui Kepmen PU) berwenang dalam menetapkan ruas-ruas jalan menurut fungsinya untuk jalan arteri dan jalan kolektor

- yang menghubungkan antar ibukota provinsi dalam sistem jaringan jalan primer.
- b. Pemerintah Provinsi (melalui Keputusan Gubernur) berwenang dalam menetapkan ruas-ruas jalan menurut fungsinya untuk sistem jaringan jalan sekunder, jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer selain yang termasuk pada butir a (dan telah ditetapkan fungsinya oleh Pemerintah Pusat), jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer, serta jalan lingkungan dalam sistem jaringan jalan primer
  - c. Dalam melakukan penetapan fungsi jalan perlu dilakukan koordinasi dengan pihak terkait, yakni:
    1. Penetapan fungsi ruas jalan oleh Menteri PU (lihat butir a.) dilakukan setelah mendengar pendapat menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang LLAJ (c.q Menteri Perhubungan)
    2. Penetapan fungsi ruas jalan oleh Gubernur (lihat butir b.) dilakukan berdasarkan usul bupati/walikota yang bersangkutan, dengan memperhatikan fungsi jalan yang telah ditetapkan dalam Kepmen PU, memperhatikan Kepmen tentang Penetapan Sistem Jaringan Jalan Primer, dan berdasarkan pedoman yang ditetapkan oleh Menteri.
  - d. Penetapan fungsi jalan oleh Menteri dan Gubernur dilakukan secara berkala, yakni paling singkat lima tahun. (Manajemen Keselamatan Jaringan Jalan, 2011)

#### **2.4. Inspeksi Keselamatan Jalan**

Inspeksi keselamatan jalan merupakan pemeriksaan sistematis dari jalan atau segmen jalan untuk mengidentifikasi bahaya-bahaya, kesalahan-kesalahan dan kekurangan-kekurangan yang dapat menyebabkan kecelakaan. Bahaya-bahaya atau kesalahan - kesalahan dan kekurangan - kekurangan yang dimaksud adalah potensi - potensi penyebab kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh penurunan (defisiensi) kondisi fisik jalan dan atau pelengkapannya, kesalahan dalam penerapan bangunan pelengkapannya, serta penurunan kondisi lingkungan jalan dan sekitarnya (Direktorat Jendral Bina Marga, 2011), sedangkan menurut Direktorat Jenderal Bina Marga, 2006 dalam Sujanto dan Mulyono, 2012 menyebutkan bahwa ide dasar Inspeksi Keselamatan Jalan (IKJ) adalah pengendalian periodik atas jaringan jalan terbangun terlepas dari jumlah kecelakaan yang telah terjadi pada ruas-ruas jalan pada jaringan jalan tersebut dengan tujuan untuk menemukan kelemahan-kelemahan yang terkait dengan keselamatan. Inpeksi keselamatan jalan digunakan untuk menunjang program keamanan dan keselamatan lalu lintas sebagaimana di atur dalam undang undang 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.