



**MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA**

**PERATURAN MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 11 TAHUN 2024
TENTANG**

**RENCANA AKSI KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

**MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA**

- Menimbang** : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 9 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Pasal 5 ayat (8) Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perlu menetapkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat tentang Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat;
- Mengingat** :
1. Pasal 17 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 2. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 166, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4916) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 61 Tahun 2024 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 225, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6994);
 3. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 205, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia 6122);
 4. Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2020 tentang Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 40) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2020 tentang Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 37);

5. Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 2);
6. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 13 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 473) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 8 Tahun 2024 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 13 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 573);
7. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 16 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 554) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 9 Tahun 2024 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 16 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 574);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT TENTANG RENCANA AKSI KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT.

BAB I
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan:

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. 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.
4. Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang selanjutnya disebut RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat adalah dokumen perencanaan KLLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat untuk periode 5 (lima) tahun.
 5. 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.
 6. Manajemen Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut Manajemen KLLAJ adalah seluruh usaha pemangku kepentingan yang terorganisasi dan terintegrasi untuk mewujudkan KLLAJ yang ditetapkan dalam RUNK LLAJ.
 7. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut Forum LLAJ adalah wahana koordinasi antarinstansi penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
 8. Menteri adalah menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pekerjaan umum dan perumahan rakyat.

Pasal 2

Peraturan Menteri ini bertujuan untuk:

- a. memberikan arah kebijakan dan kegiatan prioritas dalam penyelenggaraan program nasional KLLAJ pada kegiatan pilar 2, yaitu jalan yang berkeselamatan yang menjadi kewenangan dan tanggung jawab Menteri; dan
- b. menjadi dasar bagi pemerintah daerah provinsi dan pemerintah daerah kabupaten/kota dalam menyusun program dan kegiatan RAK LLAJ provinsi dan kabupaten/kota.

BAB II

RENCANA AKSI KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Pasal 3

- (1) RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat memuat:
 - a. sasaran RAK LLAJ;
 - b. arah kebijakan strategis;
 - c. kebutuhan regulasi dan tatanan kelembagaan;
 - d. rencana aksi dan target kinerja; dan
 - e. rencana pendanaan.
- (2) RAK LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun berdasarkan:
 - a. rencana pembangunan jangka panjang dan rencana pembangunan jangka menengah; dan

- b. RUNK LLAJ.
- (3) RAK LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk jangka waktu tahun 2025 sampai dengan tahun 2029 disusun dalam Matriks RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Tahun 2025-2029 sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Pasal 4

Sasaran RAK LLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a ditujukan untuk menurunkan indeks fatalitas korban kecelakaan LLAJ pada tahun 2030 melalui pemenuhan standar pemeringkatan:

- a. bintang 3 (tiga), untuk:
1. seluruh jalan baru non tol; dan
 2. lebih dari 75% (tujuh puluh lima persen) kendaraan bermotor melakukan perjalanan di jalan *existing*.
- b. bintang 4 (empat), untuk jalan tol.

Pasal 5

Arah kebijakan strategis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf b meliputi:

- a. penyesuaian arah kebijakan dan komitmen penyelenggaraan KLLAJ melalui koordinasi 5 (lima) pilar secara inklusif;
- b. penyelenggaraan KLLAJ berbasis data dan menggunakan pendekatan efisiensi biaya melalui tindakan proaktif dan reaktif dalam rangka pencegahan kecelakaan dengan menciptakan jalan yang berkeselamatan; dan
- c. pendekatan sistem KLLAJ yang mampu mengakomodasi kesalahan manusia dan kerentanan tubuh manusia untuk memastikan kecelakaan LLAJ tidak mengakibatkan kematian dan luka berat.

Pasal 6

Kebutuhan regulasi dan tatanan kelembagaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf c dilaksanakan melalui koordinasi dengan setiap instansi yang terkait KLLAJ.

Pasal 7

- (1) Rencana aksi dan target kinerja sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf d dijabarkan dalam program dan kegiatan KLLAJ.
- (2) Program dan kegiatan RAK LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
- a. penyempurnaan regulasi KLLAJ terkait jalan yang berkeselamatan;
 - b. penetapan pemeringkatan 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; dan
- n. penguatan kapasitas sumber daya manusia bagi penyelenggaraan jalan serta manajemen dan rekayasa lalu lintas.

Pasal 8

Rencana pendanaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf e bersumber pada:

- a. Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara;
- b. Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah; dan/atau
- c. sumber lain yang sah dan tidak mengikat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB III

PELAKSANAAN DAN PENGENDALIAN RENCANA AKSI KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Pasal 9

- (1) Pelaksanaan dan pengendalian RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dilakukan oleh Menteri.
- (2) Menteri mendelegasikan pelaksanaan dan pengendalian RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) kepada Tim Koordinasi RAK LLAJ.
- (3) Pelaksanaan dan pengendalian RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang dilakukan oleh Tim koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaporkan kepada Menteri.
- (4) Tim Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditetapkan oleh Menteri.
- (5) Tim Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) merupakan tim yang dibentuk dalam rangka menyusun, membahas, melaksanakan dan mengendalikan, serta mengevaluasi RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dengan keanggotaan dapat berasal dari internal atau eksternal.
- (6) Pelaksanaan dan pengendalian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dalam rangka menjamin tingkat capaian keberhasilan pelaksanaan kegiatan.
- (7) Koordinasi pelaksanaan dan pengendalian RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat diselenggarakan dengan menggunakan Manajemen KLLAJ melalui Forum LLAJ.

BAB IV
EVALUASI DAN PELAPORAN RENCANA AKSI KESELAMATAN
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Pasal 10

- (1) Evaluasi pelaksanaan RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dilakukan oleh Tim Koordinasi secara berkala setiap 3 (tiga) bulan melalui Forum LLAJ.
- (2) Evaluasi pelaksanaan RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan rangkaian kegiatan membandingkan realisasi masukan, keluaran, dan hasil terhadap rencana dan standar untuk mengetahui tingkat keberhasilan, baik yang meliputi kekurangan maupun kendala dalam pelaksanaan RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.
- (3) Berdasarkan hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), disusun laporan evaluasi tahunan RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Pasal 11

- (1) Laporan evaluasi tahunan RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (3), disampaikan oleh Tim Koordinasi kepada Menteri paling lambat pada akhir September tahun berikutnya.
- (2) Laporan evaluasi tahunan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mencakup:
 - a. program dan kegiatan;
 - b. indikator capaian;
 - c. target dan realisasi tahunan;
 - d. ringkasan kemajuan;
 - e. instansi penanggung jawab; dan
 - f. instansi pendukung.
- (3) Laporan evaluasi tahunan pelaksanaan RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dapat menghasilkan rekomendasi untuk:
 - a. dasar penyelenggaraan RAK LLAJ periode selanjutnya; dan/atau
 - b. melakukan perubahan.

Pasal 12

Ketentuan mengenai tata cara evaluasi sebagaimana dimaksud pada Pasal 10 dan pelaporan RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat sebagaimana dimaksud pada Pasal 11 tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

BAB V
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 13

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 16 Oktober 2024

MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN
PERUMAHAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA,

ttd

M. BASUKI HADIMULJONO

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 18 Oktober 2024

PLT. DIREKTUR JENDERAL
PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN
KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

ASEP N. MULYANA

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2024 NOMOR 716

Salinan sesuai dengan aslinya
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN
PERUMAHAN RAKYAT
Kepala Biro Hukum,



Pujiono, S.H., M.H.
NIP. 197704012005021001

LAMPIRAN
PERATURAN MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN
PERUMAHAN RAKYAT
NOMOR 11 TAHUN 2024
TENTANG
RENCANA AKSI KESELAMATAN LALU LINTAS
DAN ANGKUTAN JALAN KEMENTERIAN
PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT

RENCANA AKSI KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Peningkatan aktivitas perekonomian akan sejalan dengan meningkatnya pergerakan manusia dan barang. Hal tersebut juga akan berdampak pada meningkatnya potensi terjadinya kecelakaan transportasi, terutama kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ). Berdasarkan data Kepolisian Negara Republik Indonesia, jumlah kematian akibat kecelakaan LLAJ yang terjadi pada tahun 2022 telah mencapai angka 27.531 jiwa, atau setara dengan 3 (tiga) jiwa meninggal dunia per jam. Permasalahan Keselamatan LLAJ (KLLAJ) tidak hanya dihadapi dalam skala nasional, tetapi juga menjadi masalah global. Setiap tahun, setidaknya terdapat sekitar 1,35 juta jiwa meninggal dunia akibat kecelakaan LLAJ atau lebih dari 3.690 jiwa per harinya (*Global Status Report on Road Safety*, 2018).

Fenomena tingginya angka kecelakaan LLAJ di Indonesia, memberikan dampak kerugian yang cukup besar, baik pada level makro sistem perekonomian nasional maupun pada level mikro perekonomian keluarga. Banyaknya jumlah anggota keluarga, baik yang meninggal dunia maupun mengalami cacat permanen pada usia produktif, berdampak pada tingginya potensi suatu keluarga kehilangan tulang punggung dalam mencari nafkah dan rentan terhadap kemiskinan. Mengacu pada data *Asian Development Bank (ADB)*, kerugian ekonomi akibat kecelakaan LLAJ diperkirakan mencapai 2,9 - 3,1 % dari total PDB Indonesia atau pada tahun 2020 setara dengan Rp448 - 478 triliun dengan total PDB mencapai Rp15.434,2 triliun.

Dalam upaya mengatasi permasalahan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan Pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 37 tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Angkutan Jalan serta Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ). Dalam Pasal 7 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 dan pada Pasal 5 ayat (2) Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 mengamanatkan bahwa Kementerian/Lembaga perlu menyusun Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RAK LLAJ).

Penyusunan RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat diharapkan berdampak positif dalam upaya membantu mengendalikan dan mengurangi tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas jalan secara global dengan meningkatkan kegiatan yang dijalankan pada skala nasional, regional, dan global.

1.2 TUJUAN

Tujuan RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat adalah memenuhi amanat Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan sebagai acuan dalam pelaksanaan program dan kegiatan Pilar 2 jalan yang berkeselamatan.

1.3 RUANG LINGKUP

Ruang lingkup RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat meliputi:

1. Pendahuluan;
2. Kondisi dan Kebijakan KLLAJ;
3. Rencana Aksi, Indikator Kinerja, Target Kinerja, dan Rencana Pendanaan;
4. Pelaksanaan, Pengendalian, Evaluasi, dan Pelaporan RAK LLAJ;
5. Penutup.

BAB II KONDISI DAN KEBIJAKAN KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

2.1 KONDISI KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Di Indonesia, pada periode tahun 2010 – 2020 jumlah korban kecelakaan LLAJ masih tergolong tinggi. Hal ini disebabkan oleh masih tingginya paparan risiko dan laju pertumbuhan dari jumlah penduduk, jumlah kendaraan, dan jumlah perjalanan yang menggunakan kendaraan pribadi terutama sepeda motor. Selain itu, usaha-usaha yang dilakukan guna mengurangi jumlah kejadian kecelakaan juga belum dilakukan secara optimal dan masih menggunakan pendekatan konvensional.

Berdasarkan data Kepolisian Negara Republik Indonesia, jumlah korban kecelakaan LLAJ pada periode tahun 2010 - 2020 berkisar antara 147.798 - 197.560 jiwa. Sementara itu, jumlah korban meninggal dunia berkisar antara 23.529 - 32.657 jiwa. Pada tahun 2022 angka kematian mencapai 27.531 jiwa, atau setara dengan 3 (tiga) jiwa meninggal dunia per jam.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 229 ayat (5) disebutkan kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan, ketidaklaikan kendaraan, serta ketidaklaikan jalan, dan/atau lingkungan. Berdasarkan status jalan pada tahun 2019, panjang jalan daerah di Indonesia meliputi jalan provinsi, jalan kabupaten, dan jalan kota mencapai 90,82%. Hal ini berbanding lurus dengan jumlah kecelakaan yang terjadi, dengan 75,08% kecelakaan terdapat di ruas jalan daerah. Oleh karena itu, peran pemerintah daerah menjadi sangat penting untuk mengatasi kondisi tersebut.

Tabel 2.1 Rasio Kecelakaan Berdasarkan Status Jalan Tahun 2019

Status Jalan	Jumlah Kecelakaan	% Jumlah Kecelakaan	Panjang Jalan (Km)	%Panjang Jalan	Rasio
Nasional Tol	1.596	1,37%	2.093,45	0,39%	0,76
Nasional Non Tol	27.418	23,55%	47.017,27	8,79%	0,58
Daerah	87.406	75,08%	485.779,8	90,82%	0,17
Total	116.420	100%	534.890,6	100%	

Sumber: Lampiran Perpres Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Ditinjau dari sisi rasio kecelakaan, ruas jalan nasional tol memiliki tingkat kepadatan kecelakaan LLAJ per kilometer panjang jalan tertinggi dibandingkan dengan ruas jalan nasional non tol dan jalan daerah. Sehubungan dengan hal tersebut, prioritas penanganan pertama dapat dilakukan pada ruas jalan nasional tol sehingga ruas jalan nasional tol harus memiliki standar lebih baik dibandingkan dengan jalan lainnya. Selanjutnya, prioritas penanganan juga dilakukan di seluruh jalan nasional non tol untuk mencapai target 75% perjalanan melalui jalan yang memenuhi standar pemeringkatan jalan bintang 3 (tiga).

2.2 SASARAN

Sasaran RUNK LLAJ 2021 - 2040 adalah menurunkan indeks fatalitas korban kecelakaan LLAJ dengan menggunakan basis data tahun 2010. Mempertimbangkan realisasi volume lalu lintas kendaraan tahun 2020

yang dipengaruhi oleh kebijakan pembatasan perjalanan sehubungan adanya kondisi Covid-19, sehingga data yang digunakan sebagai data dasar adalah data tahun 2010. Sementara itu, indikator yang digunakan sebagai alat untuk mengukur dan mengevaluasi keberhasilan kinerja KLLAJ yaitu indeks fatalitas per 100.000 penduduk dan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan.

Berdasarkan data pada tahun 2010, indeks fatalitas per 100.000 penduduk adalah sebesar 13,14 dan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan adalah sebesar 3,93. Sementara target yang akan dicapai pada akhir 2040 adalah penurunan sebesar 65% indeks fatalitas per 100.000 penduduk dan 85% indeks fatalitas per 10.000 kendaraan. Target penyelenggaraan KLLAJ apabila diperinci secara bertahap menjadi target 5 (lima) tahunan dijabarkan seperti tabel berikut.

Tabel 2.2 Target RUNK LLAJ 2021-2040

Tahun	Prediksi	Target 1		Target 2	
		Indeks Fatalitas per 100.000 penduduk	Persentase Penurunan Indeks Fatalitas per 100.000 Penduduk	Indeks Fatalitas per 10.000 Kendaraan	Persentase Penurunan Indeks Fatalitas per 10.000 Kendaraan
2010 (Tahun Dasar)	31.234	13,14	-	3,93	-
2025	27.838	9,53	30%	1,37	65%
2030	23.852	7,62	40%	0,98	75%
2035	20.246	6,04	55%	0,78	80%
2040	16.640	4,63	65%	0,59	85%

Sumber: Lampiran Perpres Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat selaku Penanggung Jawab Pilar 2, bertanggung jawab untuk menyediakan infrastruktur jalan yang lebih berkeselamatan dengan melakukan perbaikan mulai tahap perencanaan, desain, konstruksi, dan operasional jalan. Sasaran dan indikator pencapaian Pilar 2 dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 2.3 Tabel Sasaran dan Indikator Pencapaian Pilar 2

Pilar	Sasaran Pilar	Indikator Pencapaian
Pilar 2 Jalan yang Berkeselamatan	Pada tahun 2030, seluruh jalan baru memenuhi standar teknis keselamatan untuk semua pengguna jalan, setidaknya memenuhi standar pemeringkatan bintang 3 (tiga) untuk semua moda	Semua jalan yang dibangun di Indonesia sejak tahun 2023 harus sudah direncanakan memenuhi standar pemeringkatan bintang 3 (tiga) Sertifikasi pemenuhan pemeringkatan jalan dilakukan melalui audit pada tahap desain, <i>preopening</i> , dan operasional
	Pada tahun 2030, lebih dari 75% kendaraan bermotor melakukan perjalanan di jalan	Terwujudnya lebih dari 75% km perjalanan kendaraan bermotor melalui jalan di Indonesia yang memenuhi

	eksisting yang telah memenuhi standar pemeringkatan jalan bintang 3 (tiga)	standar jalan bintang 3 (tiga) dengan menggunakan pendekatan <i>assessment</i> iRAP Pada tahun 2021 terbentuk IndonesiaRAP yang diakui oleh iRAP, tetapi mampu melakukan penilaian secara mandiri
--	--	--

Sumber: Lampiran Perpres Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

2.3 ARAH KEBIJAKAN STRATEGIS

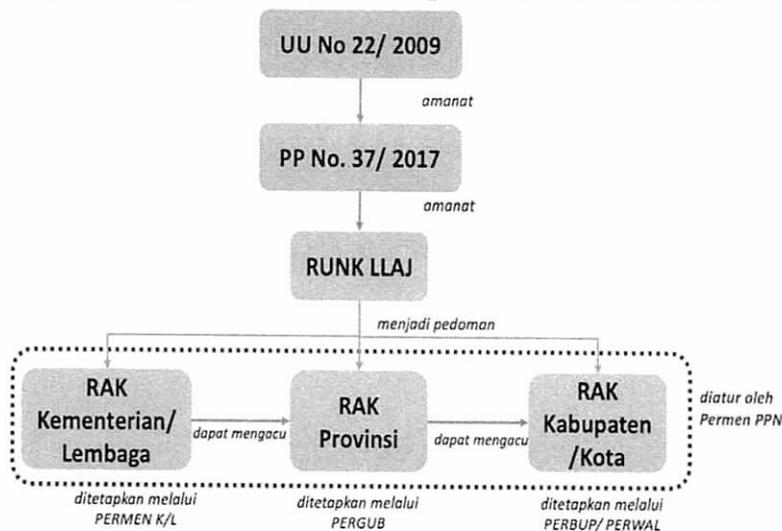
Untuk mencapai sasaran serta target jangka panjang RUNK LLAJ sebagai dasar RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, kebijakan-kebijakan utama yang akan ditempuh adalah sebagai berikut:

- 1) penyelarasan arah kebijakan dan komitmen penyelenggaraan KLLAJ melalui koordinasi lima pilar secara inklusif;
- 2) penyelenggaraan KLLAJ berbasis data dan menggunakan pendekatan efisiensi biaya melalui tindakan proaktif dan reaktif dalam rangka pencegahan kecelakaan dengan menciptakan jalan yang berkeselamatan;
- 3) pendekatan sistem KLLAJ yang mampu mengakomodasi kesalahan manusia dan kerentanan tubuh manusia untuk memastikan kecelakaan LLAJ tidak mengakibatkan kematian dan luka berat.

2.4 KEBUTUHAN REGULASI DAN TATANAN KELEMBAGAAN

2.4.1 Kebutuhan Regulasi

Sesuai dengan amanat Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, diperlukan penerbitan RAK LLAJ di tingkat kementerian/lembaga dengan jangka waktu 5 (lima) tahun dan ditetapkan melalui Peraturan Menteri Kementerian/Lembaga. Untuk RAK LLAJ Kementerian PUPR disusun untuk tahun 2025-2029. RAK LLAJ menjabarkan program dan kegiatan KLLAJ di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Keterkaitan antara RUNK LLAJ, RAK LLAJ Kementerian/Lembaga ditunjukkan pada Gambar 2.1.



Gambar 2.1 Penjabaran Regulasi RUNK LLAJ

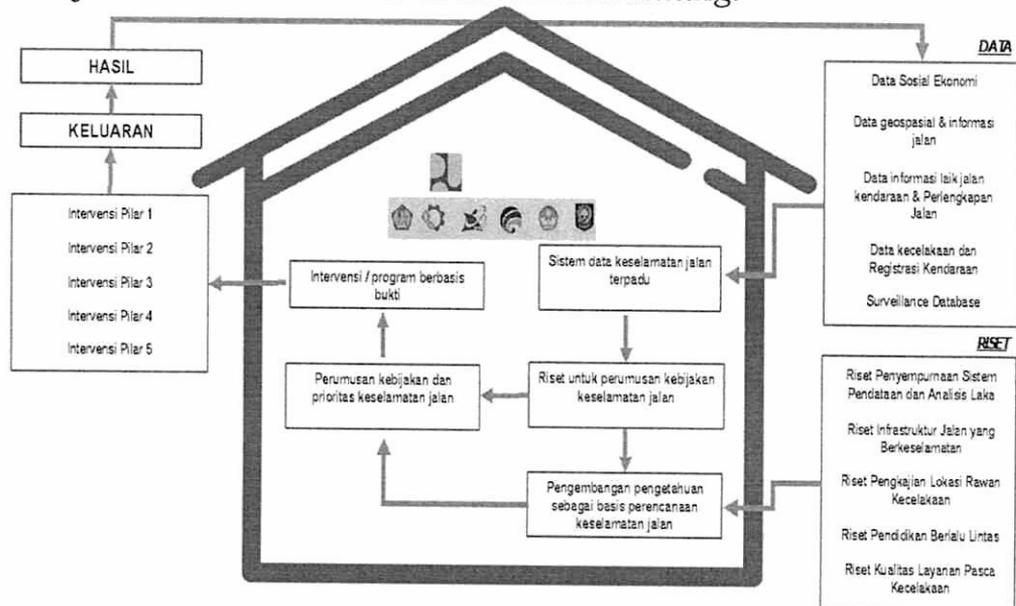
Sumber: Lampiran Peraturan Presiden No 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

2.4.2 Tatanan Kelembagaan

Untuk melaksanakan program-program RUNK LLAJ, dibutuhkan kelembagaan yang kuat serta koordinasi yang tangguh di antara pemangku kepentingan KLLAJ yang meliputi lintas sektor dan lintas wilayah, serta mampu berkolaborasi dengan badan usaha dan masyarakat. Ruang lingkup koordinasi yang dibutuhkan meliputi pemangku kepentingan di tingkat Nasional.

Berdasarkan hal tersebut, konsep kelembagaan KLLAJ secara umum dapat dibentuk sebagai rumah koordinasi yang terdiri atas berbagai instansi terkait KLLAJ sehingga seluruh program yang dicanangkan dalam RUNK LLAJ dan RAK LLAJ dapat dilakukan bersama-sama dan berkelanjutan. Fungsi kelembagaan juga diperlukan untuk:

- mengoordinasikan seluruh kegiatan, memberikan dukungan perencanaan dan pendanaan yang baik untuk program-program dasar terciptanya KLLAJ berkelanjutan, serta program-program prioritas untuk menekan jumlah fatalitas dan trauma akibat kecelakaan LLAJ.
- melakukan monitoring dan evaluasi dengan monetisasi keuntungan sosial dari penyelenggaraan RUNK LLAJ serta berfungsi sebagai repositori data sehingga mampu merumuskan kegiatan berdasarkan fakta.
- merumuskan mekanisme pendanaan KLLAJ yang berkelanjutan, regulasi yang sesuai dengan perkembangan teknologi keselamatan dan pembentukan organisasi yang tetap untuk menjalankan RUNK LLAJ di masa mendatang.



Gambar 2.2 Ilustrasi Pengembangan Konsep Kelembagaan KLLAJ

Sumber: Lampiran Peraturan Presiden No 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

BAB III

RENCANA AKSI, INDIKATOR KINERJA, TARGET KINERJA, DAN PENDANAAN

3.1 Rencana Aksi, Indikator Kinerja, dan Target Kinerja

Dalam rangka implementasi pelaksanaan RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat sesuai Perpres Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat 14 program dan kegiatan Pilar 2 Jalan yang Berkeselamatan yaitu:

1. penyempurnaan regulasi KLLAJ terkait jalan yang berkeselamatan;
2. penetapan pemeringkatan jalan di jalan bebas hambatan, jalan nasional, dan jalan daerah;
3. pengawasan jalan yang berkeselamatan;
4. pengendalian fungsi, kegiatan dan pengendalian bahaya di ruang jalan;
5. perbaikan badan jalan;
6. pemenuhan persyaratan laik fungsi jalan dan perlengkapan jalan;
7. penyelenggaraan fasilitas bagi pejalan kaki dan pesepeda terutama di jalan perkotaan;
8. penyelenggaraan penanganan keselamatan pada tahap konstruksi;
9. penanganan daerah rawan kecelakaan;
10. penanganan pelintasan sebidang dengan kereta api;
11. penyediaan lajur khusus angkutan umum massal perkotaan yang berkeselamatan;
12. penyelenggaraan batas kecepatan kendaraan;
13. penyelenggaraan pembatasan akses jalan bagi kendaraan rentan untuk sepeda motor dan sepeda; dan
14. penguatan kapasitas sumber daya manusia bagi penyelenggaraan jalan serta manajemen dan rekayasa lalu lintas.

Penjelasan terkait 14 program dan kegiatan Pilar 2 Jalan yang Berkeselamatan dapat dilihat pada Tabel 3.1. Matriks RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Tahun 2025-2029. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat juga menjadi instansi pendukung pelaksanaan program dan kegiatan sesuai Tabel 3.2. Matriks RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat sebagai Instansi Pendukung Tahun 2025-2029.

Tabel 3.1
Matriks RAK LLAJ
Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat
Tahun 2025-2029

PROGRAM DAN RINCIAN KEGIATAN (1)		INDIKATOR (2)	TARGET TAHUN (3)					INSTANSI PENANGGUNG JAWAB (4)	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG (5)	INDIKASI PENDANAAN (6)	SUMBER PENDANAAN (7)
			2025	2026	2027	2028	2029				
PILAR - 2 JALAN YANG BERKESELAMATAN											
2.1	Penyempurnaan Regulasi KLLAJ Terkait Jalan yang Berkeselamatan										
2.1.1	Penyusunan dan penyempurnaan regulasi jalan yang berkeselamatan	Tersedianya regulasi	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	Kemenhub, Polri, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota	✓	APBN, APBD
2.1.2	Pengembangan regulasi penilaian jalan sesuai dengan standar pemeringkatan jalan	Tersedianya regulasi	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	Kemenhub, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota	✓	APBN, APBD
2.2	Penetapan Pemeringkatan Jalan di Jalan Bebas Hambatan, Jalan Nasional, dan Jalan Daerah										
2.2.1	Penyusunan pedoman pemeringkatan jalan (berdasarkan <i>International Road Assessment Programme - iRAP</i>)	Tersedianya Pedoman	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	Kemenhub, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota	✓	APBN, APBD
2.2.2	Penerapan pemeringkatan di jalan bebas hambatan	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	Kemenhub	✓	APBN
2.2.3	Penerapan pemeringkatan di jalan nasional	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	Kemenhub	✓	APBN
2.2.4	Penerapan pemeringkatan di jalan provinsi dan Kabupaten/Kota	Terselenggaranya kegiatan						KemenPUPR	Kemenhub, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota	✓	APBN, APBD
2.3	Pengawasan Jalan yang Berkeselamatan										
2.3.1	Penyelenggaraan laik fungsi menuju jalan yang berkeselamatan	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	Kemenhub, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota	✓	APBN, APBD
2.3.2	Pelaksanaan audit jalan dari perencanaan hingga tahap konstruksi jalan	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	Kemenhub, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota	✓	APBN, APBD
2.3.3	Pelaksanaan inspeksi secara berkala pada jalan yang beroperasi	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	Kemenhub, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota	✓	APBN, APBD

PROGRAM DAN RINCIAN KEGIATAN (1)			INDIKATOR (2)	TARGET TAHUN (3)					INSTANSI PENANGGUNG JAWAB (4)	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG (5)	INDIKASI PENDANAAN (6)	SUMBER PENDANAAN (7)
				2025	2026	2027	2028	2029				
2.7.1		Penyusunan pedoman teknis fasilitas pejalan kaki dan pesepeda	Tersedianya pedoman	✓					KemenPUPR, Kemenhub	Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota	✓	APBN, APBD
2.7.2		Perencanaan prasarana bagi pejalan kaki dan pesepeda di jalan perkotaan	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR, Kemenhub	Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota	✓	APBN, APBD
2.7.3		Penyediaan prasarana bagi pejalan kaki dan pesepeda di jalan perkotaan	Terselenggaranya kegiatan	40%	44%	48%	52%	56%	Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/ Kota	KemenPUPR, Kemenhub	✓	APBN, APBD
2.8	Penyelenggaraan Penanganan Keselamatan pada Tahap Konstruksi											
2.8.1		Penyusunan pedoman aspek keselamatan pengguna jalan pada pekerjaan jalan	Tersedianya pedoman	✓					KemenPUPR	Kemenaker	✓	APBN
2.8.2		Audit dan inspeksi aspek keselamatan pengguna jalan pada pekerjaan jalan	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	Kemenaker	✓	APBN
2.8.3		Pengendalian dan pengawasan aspek keselamatan pengguna jalan pada pekerjaan jalan	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	Kemenaker	✓	APBN
2.9	Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan											
2.9.1		Pelaksanaan inventarisasi daerah rawan kecelakaan	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR, Kemenhub	Polri, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota	✓	APBN, APBD
2.9.2		Perencanaan dan koordinasi penanganan lokasi dan daerah rawan kecelakaan	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR, Kemenhub	Polri, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota	✓	APBN, APBD
2.9.3		Penanganan lokasi dan daerah rawan kecelakaan	Persentase Lokasi Tertangani	20%	26%	32%	38%	44%	KemenPUPR, Kemenhub	Polri, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota	✓	APBN, APBD
2.9.4		Monitoring dan evaluasi penanganan lokasi dan daerah rawan kecelakaan	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR, Kemenhub	Polri, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota	✓	APBN, APBD
2.10	Penanganan Pelintasan Sebidang dengan Kereta Api											
2.10.1		Penyusunan pedoman teknis penanganan pelintasan sebidang	Tersedianya pedoman	✓					KemenPUPR, Kemenhub	Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota, Badan Usaha	✓	APBN, APBD

PROGRAM DAN RINCIAN KEGIATAN (1)			INDIKATOR (2)	TARGET TAHUN (3)					INSTANSI PENANGGUNG JAWAB (4)	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG (5)	INDIKASI PENDANAAN (6)	SUMBER PENDANAAN (7)
				2025	2026	2027	2028	2029				
2.10.2		Perencanaan dan koordinasi penanganan pelintasan sebidang	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR, Kemenhub	Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota, Badan Usaha	✓	APBN, APBD
2.10.3		Penanganan pelintasan sebidang									✓	
	2.10.3.a	Penanganan pelintasan sebidang kereta api dengan jalan nasional	Persentase Lokasi Tertangani	20%	26%	32%	38%	44%	KemenPUPR, Kemenhub	Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota, Badan Usaha	✓	APBN, APBD
2.10.4		Monitoring dan evaluasi penanganan pelintasan sebidang	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR, Kemenhub	Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota, Badan Usaha	✓	APBN, APBD
2.11	Penyediaan Lajur Khusus Angkutan Umum Massal Perkotaan yang Berkeselamatan											
	2.11.1	Penyusunan pedoman teknis lajur khusus yang berkeselamatan	Tersedianya pedoman	✓					Kemenhub, KemenPUPR	Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota, Badan Usaha	✓	APBN, APBD
	2.11.2	Perencanaan dan koordinasi pembangunan lajur khusus yang berkeselamatan	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	Kemenhub, KemenPUPR	Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota, Badan Usaha	✓	APBN, APBD
	2.11.3	Penyediaan lajur khusus yang berkeselamatan	Tersedianya lajur khusus yang berkeselamatan	50%	55%	60%	65%	70%	Kemenhub, KemenPUPR	Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota, Badan Usaha	✓	APBN, APBD
2.12	Penyelenggaraan Batas Kecepatan Kendaraan											
	2.12.1	Penyusunan pedoman teknis pembatasan kecepatan kendaraan berkeselamatan	Tersedianya pedoman	✓					Kemenhub	KemenPUPR, Polri	✓	APBN
	2.12.2	Pemberlakuan pembatasan kecepatan kendaraan yang berkeselamatan	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	KemenPUPR, Polri	✓	APBN
	2.12.3	Monitoring dan evaluasi pelaksanaan pembatasan kecepatan kendaraan	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	KemenPUPR, Polri	✓	APBN
2.13	Penyelenggaraan Pembatasan Akses Jalan Bagi Kendaraan Rentan untuk Sepeda Motor dan Sepeda											
	2.13.1	Penyusunan pedoman teknis pembatasan akses bagi sepeda motor pada jaringan jalan	Tersedianya pedoman	✓					Kemenhub	KemenPUPR, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota	✓	APBN, APBD

PROGRAM DAN RINCIAN KEGIATAN (1)			INDIKATOR (2)	TARGET TAHUN (3)					INSTANSI PENANGGUNG JAWAB (4)	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG (5)	INDIKASI PENDANAAN (6)	SUMBER PENDANAAN (7)
				2025	2026	2027	2028	2029				
2.13.2		Sosialisasi dan edukasi pembatasan akses jalan bagi sepeda motor	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	Polri	KemenPUPR, Kemenhub, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota	✓	APBN, APBD
2.13.3		Penerapan pembatasan akses jalan bagi sepeda motor	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	Polri	KemenPUPR, Kemenhub, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota	✓	APBN, APBD
2.13.4		Monitoring dan evaluasi pelaksanaan pembatasan akses bagi sepeda motor	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	KemenPUPR, Polri, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota	✓	APBN, APBD
2.14	Penguatan Kapasitas Sumber Daya Manusia Bagi Penyelenggaraan Jalan serta Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas											
2.14.1		Perencanaan dan inventarisasi kebutuhan sumber daya manusia bagi penyelenggaraan jalan yang berkeselamatan	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR, Kemenhub	Polri	✓	APBN
2.14.2		Sosialisasi/pembinaan terkait NSPK bidang penyelenggaraan jalan yang berkeselamatan	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR, Kemenhub	Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota	✓	APBN, APBD
2.14.3		Pengembangan diklat SDM bagi penyelenggaraan jalan yang berkeselamatan yang terakreditasi	Persentase Diklat Terakreditasi	10%	18%	26%	34%	42%	KemenPUPR, Kemenhub	BNSP	✓	APBN
2.14.4		Pelaksanaan sertifikasi SDM bagi penyelenggaraan jalan yang berkeselamatan	Persentase SDM Tersertifikasi	20%	26%	32%	38%	44%	KemenPUPR, Kemenhub	BNSP	✓	APBN

Tabel 3.2
Matriks RAK LLAJ
Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat sebagai Instansi Pendukung
Tahun 2025-2029

PROGRAM DAN RINCIAN KEGIATAN (1)	INDIKATOR (2)	TARGET TAHUN (3)					INSTANSI PENANGGUNG JAWAB (4)	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG (5)	INDIKASI PENDANAAN (6)	SUMBER PENDANAAN (7)		
		2025	2026	2027	2028	2029						
PILAR – 1 SISTEM YANG BERKESELAMATAN												
1.4	Pengembangan dan Integrasi Data dan Sistem Informasi KLLAJ Setiap Pilar											
1.4.1		Pengintegrasian seluruh data dari para pemangku kepentingan	Tersedianya data yang terintegrasi	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPPN/Bappenas, Polri	KemenPUPR, Kemenhub, Kemenkes, Kemenkominfo	✓	APBN
1.4.2		Pengembangan sistem dan teknologi informasi monitoring dan evaluasi keselamatan LLAJ	Tersedianya sistem	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPPN/Bappenas, Polri	KemenPUPR, Kemenhub, Kemenkes, Kemenkominfo, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota, Perguruan Tinggi, Badan Usaha	✓	APBN, APBD
1.4.4		Penguatan sistem pengelolaan data terpadu keselamatan LLAJ	Tersedianya sistem	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPPN/Bappenas, Polri	KemenPPN/Bappenas, KemenPUPR, Kemenhub, Kemenkes	✓	APBN
1.4.5		Diseminasi kondisi KLLAJ tahunan	Terlaksananya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPPN/Bappenas	KemenPUPR, Kemenhub, Kemenkes	✓	APBN
1.4.6		Pemanfaatan informasi untuk rencana aksi dan monitoring evaluasi KLLAJ	Terlaksananya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPPN/Bappenas	KemenPUPR, Kemenhub, Polri, Kemenkes, Forum LLAJ Daerah, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota	✓	APBN, APBD
1.4.7		Pengembangan data dan sistem informasi geospasial LLAJ	Tersedianya sistem	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	Kemenhub, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota	✓	APBN, APBD
1.4.8		Pengembangan sistem data kecelakaan lalu lintas dan kendaraan	Tersedianya sistem	✓	✓	✓	✓	✓	Polri	Kemenhub, Kemenkes, KemenPUPR, Jasa Raharja	✓	APBN
1.5	Pengembangan Sistem Manajemen KLLAJ											
1.5.1		Pengembangan sistem manajemen kecepatan	Tersedianya sistem	✓	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	KemenPUPR, Polri	✓	APBN

PROGRAM DAN RINCIAN KEGIATAN (1)	INDIKATOR (2)	TARGET TAHUN (3)					INSTANSI PENANGGUNG JAWAB (4)	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG (5)	INDIKASI PENDANAAN (6)	SUMBER PENDANAAN (7)		
		2025	2026	2027	2028	2029						
1.8	Skema Pendanaan KLLAJ dan Dana Pemeliharaan Jalan											
	1.8.6	Pengembangan skema dana pemeliharaan jalan (<i>Road Preservation Fund</i>)	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	KemenPPN/Bappenas, Kemenkeu, Kemenhub, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kab/Kota	✓	APBN, APBD
PILAR – 3 KENDARAAN YANG BERKESELAMATAN												
3.1	Penyempurnaan Regulasi KLLAJ Terkait Kendaraan yang Berkeselamatan											
	3.1.2	Pengembangan sistem penanganan keadaan darurat kendaraan pengangkut bahan berbahaya dan beracun (B3)	Tersedianya sistem	✓					Kemenhub	Polri, KemenPUPR, Kemenkes, Badan Usaha	✓	APBN
PILAR – 4 PENGGUNA JALAN YANG BERKESELAMATAN												
4.1	Penyempurnaan Regulasi KLLAJ Terkait Pengguna Jalan yang Berkeselamatan											
	4.1.1	Pengembangan pedoman berlalu lintas kendaraan pada keadaan darurat	Tersedianya pedoman	✓					Polri	Kemenhub, KemenPUPR, Kemenkes	✓	APBN
	4.1.2	Penyelenggaraan simulasi dan sosialisasi protokol operasi	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	Polri	Kemenhub, KemenPUPR, Kemenkes, Kemenkominfo	✓	APBN
	4.1.3	Pengembangan tata cara kelalulintasan bagi seluruh pengguna jalan (<i>Indonesian Highway Code</i>)	Terselenggaranya kegiatan	✓					Polri	Kemenhub, KemenPUPR	✓	APBN
4.11	Penyidikan Perkara dan Rekonstruksi Kecelakaan Lalu Lintas											
	4.11.1	Penyediaan teknologi rekonstruksi kecelakaan lalu lintas	Tersedianya teknologi	✓	✓	✓	✓	✓	Polri	KemenPUPR, Kemenhub, Kemenkes, Kemendikbudristek	✓	APBN
	4.11.2	Peningkatan kemampuan dan keahlian penyidik perkara dan rekonstruksi kecelakaan lalu lintas	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	✓	Polri	KemenPUPR, Kemenhub, Kemenkes, KNKT	✓	APBN

Sumber: Lampiran Peraturan Presiden No. 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

3.2 Pendanaan

3.2.1 Sumber Pendanaan

1. Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara;
2. Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah; dan/atau
3. Sumber lain yang sah dan tidak mengikat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

3.2.2 Mekanisme Pendanaan

Sumber pembiayaan yang digunakan untuk menjalankan program KLLAJ Kementerian PUPR masih sangat bergantung pada sumber pembiayaan pemerintah. Ketersediaan pendanaan yang berkelanjutan, baik dari aspek penyediaannya maupun pemanfaatannya merupakan salah satu unsur yang mutlak dibutuhkan untuk menjalankan program dan kegiatan KLLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Oleh karena itu, pengembangan skema pembiayaan KLLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat merupakan salah satu kegiatan yang menjadi prioritas utama.

Kreativitas dan inovasi dalam menggali sumber-sumber pendanaan dan mengembangkan skema pendanaan yang berpotensi untuk mendukung penyelenggaraan program dan kegiatan KLLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat sangat diperlukan.

BAB IV
PENYUSUNAN, PELAKSANAAN, PENGENDALIAN, EVALUASI, DAN
PELAPORAN RENCANA AKSI KESELAMATAN LALU LINTAS DAN
ANGKUTAN JALAN

4.1 Mekanisme Penyusunan

Sesuai dengan amanat Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perlu disusun dokumen RAK LLAJ di tingkat nasional dan daerah. Pada tingkat nasional disusun Dokumen RAK LLAJ Kementerian/Lembaga, sedangkan pada tingkat daerah disusun RAK LLAJ Provinsi dan RAK LLAJ Kabupaten/Kota. Pemerintah Daerah Provinsi dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota dalam penyusunan RAK LLAJ dapat melibatkan seluruh pemangku kepentingan di wilayahnya. Matriks RAK LLAJ Provinsi dapat menjadi acuan dalam penyusunan RAK LLAJ Kabupaten/Kota sesuai dengan wilayah kewenangannya masing-masing. Dalam penyusunan RAK LLAJ Provinsi dan RAK LLAJ Kabupaten/Kota terdapat beberapa isu utama permasalahan di daerah, yakni koordinasi antar-Pilar Keselamatan LLAJ, keserasian terhadap RUNK LLAJ dan RPJM Daerah Provinsi/ Kabupaten/ Kota, komitmen daerah terhadap prioritas penyelenggaraan KLLAJ, peran bidang pendidikan terhadap keselamatan anak sekolah, konsep pendanaan dan kelembagaan. Pembagian kewenangan RAK LLAJ pada tingkat nasional dan daerah selaras dengan pembagian kewenangan yang tertera dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

4.1.1 Prinsip

Penyusunan RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dilaksanakan dengan prinsip-prinsip sebagai berikut.

1. Program dan kegiatan berbasis sistem berkeselamatan dengan memahami batasan tubuh manusia terhadap benturan. Dalam mencapai sasaran dan target keberhasilan, program, dan kegiatan dalam RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat menggunakan strategi berbasis sistem berkeselamatan, yaitu penyelenggaraan LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang mengakomodasi kesalahan yang mungkin dilakukan oleh para pengguna jalan dan kerentanan tubuh manusia terhadap benturan, yang diarahkan untuk memastikan bahwa kecelakaan LLAJ tidak mengakibatkan korban meninggal dunia
2. Konsep Inklusif berbasis koordinasi 5 (lima) pilar. RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat disusun menggunakan pendekatan 5 (lima) pilar KLLAJ yang meliputi: sistem yang berkeselamatan (*safer system*), jalan yang berkeselamatan (*safer roads*), kendaraan yang berkeselamatan (*safer vehicles*), pengguna jalan yang berkeselamatan (*safer people*), dan penanganan korban kecelakaan (*post crash responses*).
3. Program dan kegiatan berbasis keluaran yang terukur dan mampu mereduksi biaya sosial. Program dan kegiatan RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat disusun menggunakan kerangka kerja keterkaitan antara keluaran (*output*) dari kegiatan, hasil antara (*intermediate outcome*) dari program atau rencana aksi, serta hasil akhir

(outcome) dari pilar. Hasil akhir dari RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat adalah dapat menghasilkan keluaran yang terukur dan mampu mereduksi biaya sosial.

4.1.2 Dokumen Yang Perlu Diperhatikan Dalam Penyusunan Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Penyusunan RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat perlu mengacu pada beberapa dokumen terkait, antara lain:

1. Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional;
2. Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional; dan
3. RUNK LLAJ.

4.2 Mekanisme Pelaksanaan dan Pengendalian

Pelaksanaan dan pengendalian RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dilakukan oleh Tim Koordinasi dengan menggunakan Manajemen KLLAJ dan dilaporkan kepada Menteri.

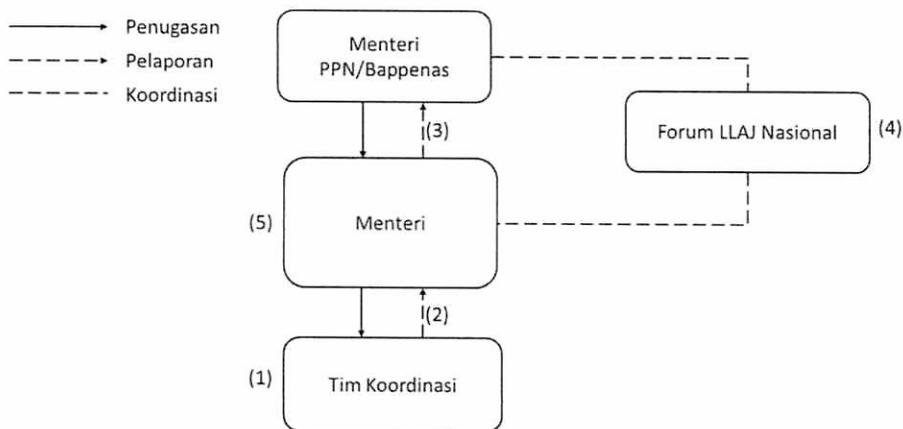
Tim Koordinasi RAK LLAJ Kementerian/Lembaga terdiri atas:

- Ketua : Eselon I Kementerian/Lembaga terkait KLLAJ;
- Sekretaris : Eselon II Kementerian/Lembaga terkait KLLAJ;
- Anggota : Eselon II Kementerian/Lembaga terkait KLLAJ dan dapat melibatkan pelaku usaha, swasta, serta akademisi.

Manajemen KLLAJ merupakan seluruh usaha pemangku kepentingan yang terorganisir dan terintegrasi untuk mewujudkan KLLAJ yang ditetapkan dalam RUNK LLAJ.

Dalam menjaga konsistensi dan komitmen pelaksanaan RAK LLAJ diperlukan langkah-langkah pengendalian dalam proses pelaksanaannya serta evaluasi hasil pelaksanaan tahunan yang akan menjadi masukan untuk evaluasi hasil pelaksanaan RAK LLAJ secara khusus, maupun RUNK LLAJ secara nasional.

4.3 Mekanisme Evaluasi dan Pelaporan



Gambar 4.1 Alur Informasi Evaluasi dan Pelaporan untuk RAK LLAJ

Alur Informasi Evaluasi dan Pelaporan untuk RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat mengikuti langkah-langkah sebagai berikut:

1. Evaluasi pelaksanaan RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dilakukan secara berkala setiap 3 (tiga) bulan secara teknis dikoordinasikan oleh Tim Koordinasi;
2. Tim Koordinasi menyampaikan laporan pelaksanaan RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat tahunan kepada Menteri;
3. Menteri selanjutnya akan mengolah dan menyampaikan hasil laporan pelaksanaan program RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat kepada Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang Perencanaan Pembangunan Nasional;
4. Hasil laporan tersebut selanjutnya dibahas dengan Forum LLAJ Nasional dalam rangka meminta masukan; dan
5. Menteri dapat mempertimbangkan laporan evaluasi tahunan pelaksanaan RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat untuk menjadi masukan dalam menyusun laporan evaluasi tahunan pelaksanaan RUNK LLAJ.

BAB V
PENUTUP

RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat disusun untuk menjadi panduan pelaksanaan bagi setiap pemangku kepentingan di tingkat nasional yang selaras dengan kebijakan nasional. RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat ini merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dengan terlaksananya RAK LLAJ Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat diharapkan dapat mewujudkan jalan yang berkeselamatan, mengoptimalkan upaya penurunan jumlah kejadian dan fatalitas kecelakaan lalu lintas, serta mendukung program nasional terkait keselamatan jalan.

MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN
PERUMAHAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA,

ttd

M. BASUKI HADIMULJONO

Salinan sesuai dengan aslinya
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN
PERUMAHAN RAKYAT
Kepala Biro Hukum,



Pujiono, S.H.,M.H.

NIP. 197704012005021001