

**USULAN REVISI
UULAJ NO. 22/2009 &
UU JALAN NO.38/2004
RDP KOMISI V DPR RI
12-2-2020**

Prof. Ir. Leksmono Suryo Putranto, MT., Ph.D-Guru Besar Teknik Sipil Universitas Tarumanagara

UMUM TENTANG PENYELENGGARAAN URUSAN JALAN & LLAN

- Akankah kita tetap memisahkan tupoksi Ditjen Perhubungan Darat dan Ditjen Bina Marga?
- Penyelenggaraan prasarana yang sama oleh dua unit kerja yang berbeda kementerian menimbulkan berbagai kerumitan.

UMUM TENTANG SEPEDA MOTOR UNTUK ANGKUTAN UMUM PENUMPANG

- Tidak ada satupun pasal pada UULAJ yang menyatakan sepeda motor adalah bagian dari sistem angkutan umum penumpang baik pada pasal tentang jenis SIM, jenis SIM angkutan umum, tarif angkutan umum dan tanggung jawab terhadap penumpang angkutan umum.
- Jadi pada dasarnya ojek adalah ilegal namun namun pada kenyataannya berkembang. Dapat mencontoh Guang Zhou yang membatasi wilayah operasi ojek di wilayah perumahan dan diberi identitas warna menyolok

OJEK GHUANG ZHOU



USULAN REVISI UULLAJ NO.22/2009

PASAL 5

- Ayat 3a dan 3b digabungkan sehingga urusan pemerintah di bidang jalan dan LLAJ ditangani secara terintegrasi di sebuah unit kerja di satu kementerian

PASAL 12

- POLRI tetap menangani Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, namun agar terbuka bersedia bekerjasama jika dibutuhkan pemangku kepentingan lain, misalnya untuk penerapan skema pengendalian *demand* LL seperti ERP (*electronic road pricing*)

PASAL 45 (IE)

- Istilah cacat bisa disempurnakan menjadi penyandang disabilitas.
- Secara keseluruhan bukan hanya penyandang disabilitas dan manusia lanjut usia, namun mencakup anak-anak yang membutuhkan fasilitas pendukung. Kesemuanya masuk dalam kategori pengguna jalan yang rentan (*vulnerable road users*). Anak-anak Indonesia harus disiapkan untuk mandiri dalam bertransportasi dengan cara melindunginya dari *hazard* yang tidak perlu.

PASAL 50

- Uji tipe harus mencakup uji tumbukan (*crash test*) baik yang dilakukan di Indonesia maupun dihadiri saksi resmi dari Indonesia di negara produsen yang memiliki fasilitas uji tumbukan yang terakreditasi.

PASAL 57(3)

- Perlu ditambahkan perlengkapan keselamatan kendaraan bermotor roda empat berupa *airbag* yang telah terbukti dapat mengurangi kecelakaan yang mengakibatkan kematian.

PASAL 80E

- Istilah SIM untuk penyandang cacat diganti dengan SIM untuk penyandang disabilitas baik tuna rungu maupun paraplegia

PASAL 77(3)

- Untuk mendapatkan SIM calon pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang diperoleh dari pendidikan dan pelatihan (tidak boleh belajar sendiri)

PASAL 81 (4B)

- Sehat rohani dengan surat lulus tes psikologis yang menunjukkan bahwa yang bersangkutan memiliki kepribadian yang dapat menjamin keselamatan berkendara bagi dirinya dan pengguna jalan lain.

PASAL 83(3B)

- Tambahan materi ujian praktik SIM Umum berupa kemampuan pengereman/ pengendalian kendaraan pada keadaan darurat.

PASAL 90(4)

- Dalam hal tertentu Pengemudi dapat dipekerjakan paling lama 12 (dua belas) jam sehari termasuk waktu istirahat selama 1 (satu) jam (teks asli).
- Sebaiknya ayat di atas dihapus karena membahayakan keselamatan pengemudi, penumpang dan pengguna jalan lain. Mengemudi adalah kegiatan yang butuh kebugaran dan konsentrasi sehingga seharusnya aturan jam kerja tidak melebihi ketentuan di UU Ketenagakerjaan

PASAL 106(6)

- Disempurnakan menjadi: Pengemudi mobil dan seluruh penumpang baik yang duduk di samping pengemudi maupun penumpang lainnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.

PASAL 132(3)

- Frase penyandang cacat diganti penyandang disabilitas

PASAL 137(4A)

- Pengecualian pelarangan penggunaan angkutan barang untuk angkutan orang pada ayat 4a ini terbukti telah berulang kali menimbulkan kecelakaan yang menonjol sehingga harus dihapuskan.

PASAL 204

- Agar ditambahkan sebagai ayat 3 bahwa kendaraan bermotor umum wajib dilengkapi dengan semacam *black box* yang terpasang di pesawat udara. Alat ini dapat memberikan informasi unjuk kerja kendaraan dan pengemudi beberapa saat sebelum terjadinya kecelakaan. Keberadaan ini dapat membantu proses investigasi untuk mengungkap penyebab terjadinya kecelakaan.

PASAL 227

- Perlu ditambahkan koordinasi dengan Komite Nasional Keselamatan transportasi dalam hal investigasi untuk mengetahui penyebab terjadi kecelakaan dan perumusan upaya mencegah kecelakaan serupa terjadi di masa mendatang,

PASAL 232A

- Memberikan pertolongan kepada korban kecelakaan justru dapat memperparah dampak kecelakaan kecuali oleh orang yang terlatih.

PASAL 233(4)

- Perlu ditambahkan bahwa data kecelakaan dapat dimanfaatkan perguruan tinggi untuk riset peningkatan keselamatan LLAJ

PASAL 234

- Pengusaha angkutan harus bertanggungjawab apabila kecelakaan yang terjadi merupakan akibat langsung maupun tidak langsung dari keputusan manajemen perusahaan seperti pengaturan jam/ hari kerja pengemudi yang melanggar UU, kelalaian menjaga kelaikan kendaraan, pelanggaran jumlah penumpang/ jenis muatan yang diangkut (termasuk *over dimension over loading* dll).

PASAL 267

- Perlu tambahan untuk mengakomodasi ETLE (*electronic traffic law enforcement*) agar memiliki dasar hukum yang kuat di tingkat UU

**USULAN REVISI UU JALAN
NO.38/2004**

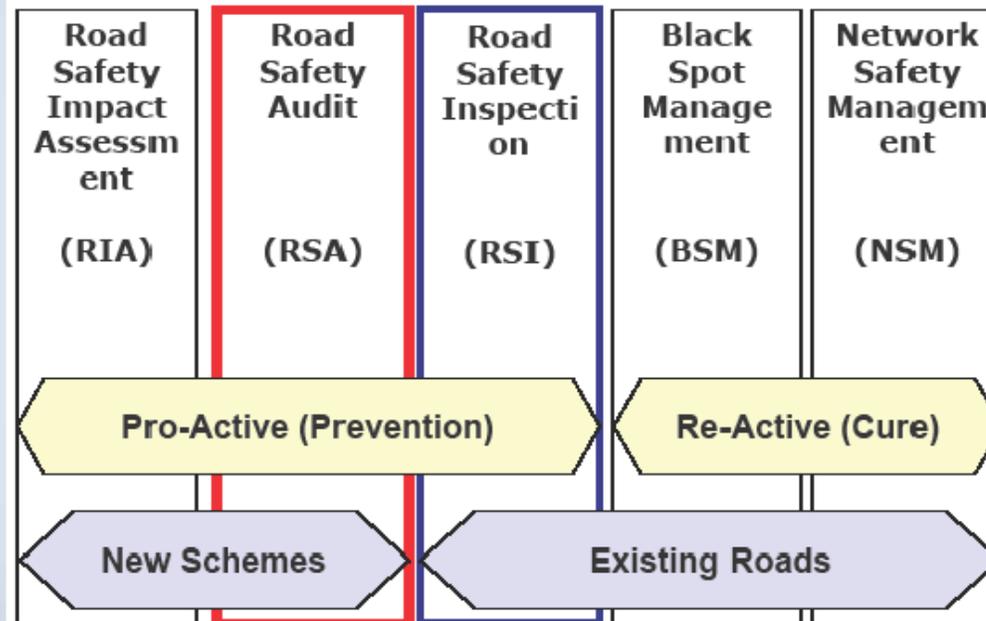
PASAL 2

- Jalan dan keselamatan adalah dua hal yang harus menyatu, jika tidak, jalan akan menjadi *killing field*. Satu-satunya kata pada UU ini, keselamatan hanya ada di pasal 2.

PASAL 30

- Menurut Permen PU No. 11/PRT/M/2010 laik fungsi jalan adalah kondisi suatu ruas jalan yang memenuhi persyaratan teknis kelaikan untuk memberikan keselamatan bagi penggunaannya, dan persyaratan administratif yang memberikan kepastian hukum bagi penyelenggara jalan dan pengguna jalan, sehingga jalan tersebut dapat dioperasikan untuk umum.
- Namun keselamatan jalan harus dikawal sejak tahapan lebih awal, misalnya dengan audit keselamatan jalan yang tidak disinggung sama sekali di UU ini

Road Infrastructure Safety Management



Road Safety on four Continents Bangkok 2007

AUDIT KESELAMATAN JALAN

adalah :

“pemeriksaan suatu proyek jalan atau lalu lintas, eksisting atau baru, oleh suatu tim ahli yang independen, yang melaporkan kinerja keselamatan dan potensi tabrakan pada proyek tersebut”



Tujuan Audit Keselamatan Jalan

- ❖ **Mengurangi biaya (mahal utk memperbaiki setelah terbangun).**
- ❖ **Meminimalkan risiko tabrakan pada jaringan jalan sekitarnya**
- ❖ **Meningkatkan perlunya rekayasa keselamatan jalan dalam pekerjaan desain jalan.**
- ❖ **Meningkatkan keselamatan semua pengguna jalan pada semua rencana jalan baru dan eksisting.**

Enam tahap "Audit Keselamatan Jalan"

Studi Kelayakan

Desain Awal

Desain Detail

Pek. Konstruksi

Pra-operasi

Jalan Eksisting



**INSPEKSI KESELAMATAN
JALAN**

Kebutuhan akan AKJ

AUDIT	JALAN TOL/ JALAN BEBAS HAMBATAN	ARTERI	KOLEKTOR	JALAN LOKAL
PERENCANAAN	✓	✓	N/A	N/A
DESAIN AWAL	✓	✓	Opsional	N/A
DESAIN DETAIL	✓	✓	✓	✓
MANAJEMEN LALU LINTAS	✓	✓	Opsional	Opsional
PRA-PEMBUKAAN	✓	✓	✓	Opsional
JUMLAH AUDIT	5	5	Min. 2	Min. 1

PASAL 43(I)

- Jalan tol juga dapat diselenggarakan sebagai salah satu teknik pengendalian *demand* lalu-lintas sebagaimana yang telah dilaksanakan di Norwegia