

EVENT OF THE MONTH

Lawatan Delegasi PIARC ke ITIS (Intergrated Transport Information System) dan Lokasi Blackspot Di Serdang Raya

Oleh: Azrena Suria bte Abdul Wahid

Pada 24 Oktober 2008 Bahagian Keselamatan Jalan, Cawangan Kejuruteraan Jalan & Geoteknik telah menganjurkan dua program lawatan untuk delegasi-delegasi PIARC dari luar negara iaitu seramai 40 orang. Dua program lawatan tersebut adalah lawatan ke **ITIS (Intergrated Transport Information System)** dan **Lokasi Blackspot di Serdang Raya**. Lawatan-lawatan ini adalah merupakan salah satu program sempena Seminar Antarabangsa PIARC yang berlangsung dari 20 sehingga 24 Oktober 2008 di Pusat Dagangan Dunia Putra (PWTC). PIARC (*World Road Association*) adalah merupakan pertubuhan antarabangsa bukan kerajaan yang terlibat dengan pertukaran maklumat mengenai jalan raya, polisi dan amalan sektor pengangkutan yang terancang.



Rombongan Lawatan bersama Pegawai ITIS

Lawatan ke ITIS bertujuan untuk mengetahui tentang ITIS yang merupakan satu pusat informasi mengenai situasi trafik dalam pengurusan lalulintas yang menggunakan teknologi termoden dan terkini. ITIS dapat memenuhi kehendak pengumpulan,

perkongsian dan penyampaian maklumat trafik yang tepat serta terkini kepada pengguna jalan raya untuk memudahkan perjalanan mereka di Lembah Kelang. Peserta telah diberi taklimat oleh pegawai

ITIS serta dibawa melawat ke Pusat Simulasi & Operasi Bersama (SJOC).



Rombongan lawatan tapak

Dalam masa yang sama satu lawatan ke lokasi Blackspot telah juga diadakan. Tujuan lawatan adalah untuk mengkaji konflik trafik dan mengkaji tingkahlaku pemandu. Lokasi Serdang Raya dikenalpasti sebagai salah satu daripada lokasi yang tersenarai sebagai 'blackspot'. Laluan di lokasi ini adalah jenis 2

lorong 2 hala tanpa median. Lawatan tapak ini telah diketuai oleh Encik Hans-Joachim Vollpracht dari Jawatankuasa TC C.1. Antara agenda lawatan tapak adalah menjalankan sesi pemerhatian, diagnosis, cadangan pembaikan dan sesi soaljawab. Dengan adanya lawatan seperti ini, kefahaman tentang keselamatan jalan raya dapat ditingkatkan di samping mendapat khidmat nasihat daripada pakar-pakar negara maju.

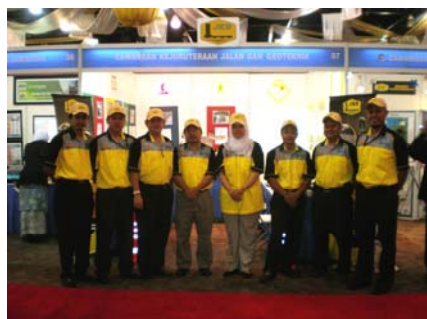


Taklimat oleh Encik Hans-Joachim

EVENT OF THE MONTH

Sambutan Hari Kualiti JKR Malaysia 2008

Oleh: Saiful Basri bin Saadon Zubir



Pada 17hb – 18hb November 2008 telah berlangsungnya sambutan Hari Kualiti JKR Malaysia 2008 telah diadakan di Kompleks Bebas Cukai, The Zon Regency Hotel, Johor Bahru.

Sambutan Hari Kualiti JKR Malaysia anjuran JKR Johor selaku tuan rumah pada kali ini adalah bertujuan untuk menerap dan memperkukuhkan lagi budaya kerja cemerlang serta komitmen antara kakitangan dan pihak penguurusan ke arah mempertingkatkan lagi kualiti kerja.

Sambutan ini telah diwarnai dengan Konvensyen KMK, Mesyuarat Pengarah, Mesyuarat Jurutera Daerah, Mesyuarat Wakil Kader dan Majlis Penyampaian Anugerah Kualiti JKR Malaysia 2008.



peralatan-peralatan yang digunakan untuk kajian kemalangan jalan raya.

Ia juga turut diperhebatkan lagi dengan Pameran Inovasi yang disertai oleh IPJKR dan JKR Johor yang telah mempamerkan pelbagai maklumat dan kelengkapan dikhemah pameran masing-masing. Unit Keselamatan Jalan mewakili CKJG telah mempamerkan

Pelancaran ini telah dirasmikan oleh Y.B Menteri Kerja Raya, Datuk Seri Ir. Mohamad Zain Mohamed.

EVENT OF THE MONTH

Lawatan ke Makmal Kejuruteraan Awam, Univ Putra Malaysia.

Oleh: Adam Bin Ali



Pada 12 Mac 2009, Unit Forensik Keselamatan Jalan, Bahagian Keselamatan Jalan telah mengadakan satu lawatan ke Makmal Kejuruteraan Awam, UPM. Seramai 6 orang pegawai yang terbabit dalam lawatan ini ialah Ir. Haji Abdul Rahman Bin Baharuddin (KPPK Unit Forensik), Ir. Mohd

Faizul Bin Mohd Ali Hanapiah (PPK Unit Forensik), Muhd Ridhuan Bin Sulaiman, Cik Norhidayu Hartaty Bte Abdullah, Muhammad Taufek Bin Ismail dan Adam Bin Ali. Rombongan tersebut telah disambut oleh Prof Madya Dr Ratnasamy, Dr Hussain Bin Hamid dan Prof Madya Ir Salehuddin Bin Hussin serta kakitangan makmal.

Prof Madya Dr Ratnasamy bersama pelajar-pelajarnya telah membawa rombongan melawat di sekitar Makmal Lebuhraya Kejuruteraan Awam dan memberi penerangan berkenaan jenis peralatan yang terdapat di dalam makmal tersebut serta penggunaannya. Antara alat-alat yang diperkenalkan ialah *Rotokom, Heavy Duty Meter, Tura Machine, Rotating Friction Angle, Monkopuri Automatic Compactor, Gyrotory Compactor, Ductilometer, Rolling Thin Film Oven, Matta Machine, Indirect Tensile Fatigue Test, Wheel Tracking, Crushing Machine, Rotocom* dan *Elastometer*



Foto 1: Tura Machine



Foto 2: Gyrotory Compactor

Objektif utama lawatan ini adalah untuk memberi pendedahan kepada pegawai-pegawai baru yang terlibat dengan kerja-kerja forensik pavemen mengenai ujikaji yang dijalankan terhadap agregat dan bitumen. Antara alat yang menarik perhatian rombongan ialah alat bentuk 'rotary' yang dapat mencerap nilai 'skid resistance' yang telah dicipta oleh UPM. Di samping itu, lawatan ini juga bertujuan untuk meningkatkan kerjasama di antara Bahagian Keselamatan Jalan, JKR dan Universiti Putra Malaysia

JAMBATAN MAUT DI TANJUNG MINYAK?

Oleh: Saiful Basri b. Sa'adon Zubir

Pada 20hb Februari 2009, Berita TV3 telah memaparkan isu-isu keselamatan berhubung Jambatan Tanjung Minyak yang menghubungkan Bukit Rambai dan Tanjung Minyak dimana telah meragut enam nyawa sejak digunakan setelah siap pada tahun 2007.



Susulan daripada laporan tersebut, satu lawatan tapak telah dijalankan oleh wakil dari Unit Audit Keselamatan Jalan bersama pegawai JKR Melaka pada 24hb Februari 2009 untuk mengenalpasti perkara utama yang melibatkannya keselamatan jalan di lokasi tersebut.

Perkara utama yang dikenalpasti adalah jarak penglihatan yang tidak mencukupi di jalan tuju jambatan disebabkan oleh *vertical crest*. Masalah ini menjadi lebih serius dengan adanya akses-akses di kedua-dua belah jalan tuju jambatan. Ini boleh menyebabkan pelanggaran di antara kenderaan di jalan utama dengan kenderaan keluar/masuk ke akses-akses tersebut.

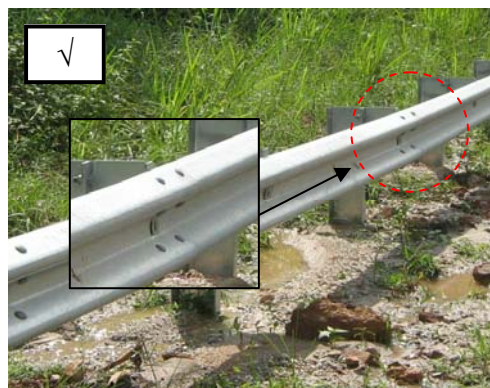
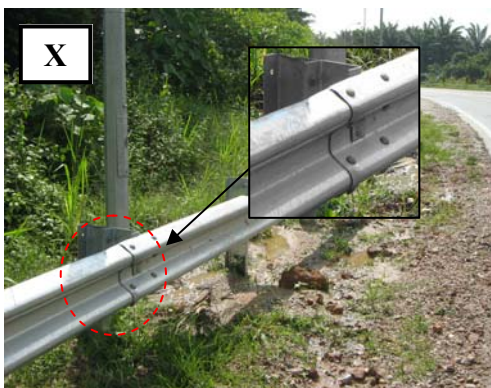
Justeru, perkara yang kita boleh ambil iktibar daripada peristiwa ini iaitu -

- i. Faktor-faktor diluar R.O.W projek seperti persekitaran, akses dan jalan tuju perlu diambilkira sekiranya faktor-faktor tersebut memberi implikasi terhadap keselamatan jalan.
- ii. Garispanduan rekabentuk seperti Arahan Teknik Jalan / REAM yang terkini seharusnya dijadikan sebagai asas dalam penyediaan rekabentuk. Walau bagaimanapun, penyesuaian rekabentuk seharusnya dilakukan bagi menyesuaikan dengan persekitaran projek dan seharusnya berpancukan kepada prinsip-prinsip kejuruteraan dan keselamatan jalan.
- iii. Keselamatan jalan seharusnya tidak diambil mudah dan sentiasa mengambil perhatian media masa dan orang ramai. Oleh itu, proses-proses penyemakan rekabentuk seperti audit keselamatan jalan dan penyemakan rekabentuk jalan dilaksanakan sebagai bukti bahawa jabatan ini melaksanakan *duty of care* dengan sebaiknya.

DO'S & DON'TS

Lapping of Guardrail

By: Muhd Ridhuan Bin Sulaiman



Lapping of guardrail must be accomplished in a uniform manner. Standard drawing for guardrail indicated that guardrail shall normally be lapped in the direction of traffic flow. Most safety barrier installation follows this general rule. The standard drawing also provide a lapping procedure detail for guardrail installation involving more than one hazard such as a combination of bridges, culverts, high fills, sign truss footings, etc.

Lap should protect near traffic from being speared by the end terminal of guardrail. Where guardrail alignment is curved away from the center-line, i.e. bridge ends, lap should protect approach vehicles.

KURSUS – KURSUS KE ARAH KESEDARAN KESELAMATAN DI JALAN RAYA

Oleh : Elissa binti Kadir

Unit Audit Keselamatan Jalan adalah sangat komited di dalam perkara yang melibatkan keselamatan di jalan raya. Oleh itu, pelbagai aktiviti telah dilakukan untuk memberi pendedahan kesedaran tentang keselamatan di jalan raya. Antara aktiviti yang telah dilakukan adalah seperti memberi sumbangan dari segi ceramah yang disampaikan di dalam kursus-kursus anjuran badan-badan tertentu seperti di dalam jadual berikut :

Bil	Aktiviti	Objektif Kursus	Anjuran	Jumlah Peserta	Tarikh
1.	Audit Keselamatan Jalan (Asas). - <i>Bertempat di Memorial Tunku Abdul Rahman.</i>	Pendedahan dari segi aspek keselamatan pada peringkat awal rekabentuk sehingga selamat digunakan di jalan raya.	PROKOM	30 Orang	24 – 25/02/09
2.	Traffic Management Officer. - <i>Bertempat di Hotel Grand Season Kuala Lumpur.</i>	Pendedahan dari segi aspek keselamatan pengurusan trafik di tapak bina.	CIDB	20 Orang	17 – 20/03/09
3.	Road Design Workshop. - <i>Bertempat di The Legend Water Chalet Port Dickson.</i>	Penekanan dari segi aspek keselamatan jalan raya yang perlu dititikberatkan semasa merekabentuk sesuatu projek jalan.	MIROS	30 Orang	27/02/09



Oleh itu diharap siri-siri kursus sebegini dapat diteruskan dan akan dapat mempertingkatkan lagi kefahaman tentang kesedaran dan keselamatan jalan raya kepada mereka yang terlibat dengan projek jalan, khususnya kepada para perekabentuk, perunding, kontraktor, Bahagian Pengurusan Jalan dan sebagainya.

SELECTION OF ROAD SAFETY BARRIER

By: Aminah Binti Ali

Criteria for selection of road safety barrier are as following:-

<u>Criteria</u>	<u>Comments</u>
1. Performance Capability	Barrier must be structurally able to contain and redirect design vehicle
2. Deflection	Expected deflection of barrier should not exceed available room to deflect.
3. Site Conditions	Slope approaching the barrier, and distance from traveled way, may preclude use of some barrier types.
4. Compatibility	Barrier must be compatible with planned end anchor and capable of transition to other barrier systems (such as bridge railing)
5. Cost	Standard barrier systems are relatively consistent in cost, but high-performance railings can cost significantly more.
6. Maintenance	
a. routine	Few systems require a significant amount of routine maintenance.
b. collision	Generally, flexible or semi-rigid systems require significantly more maintenance after a collision than rigid or high-performance railings.
c. materials storage	The fewer different systems used, the fewer inventory/items/storage space required.
d. simplicity	Simpler designs, besides costing less, are more likely to be reconstructed properly by field personnel.
7. Aesthetics	Occasionally, barrier aesthetics is an important consideration in its selection.
8. Field Experience	The performance and maintenance requirements of existing systems should be monitored to identify problems that could be lessened or eliminated by using a different barrier type.

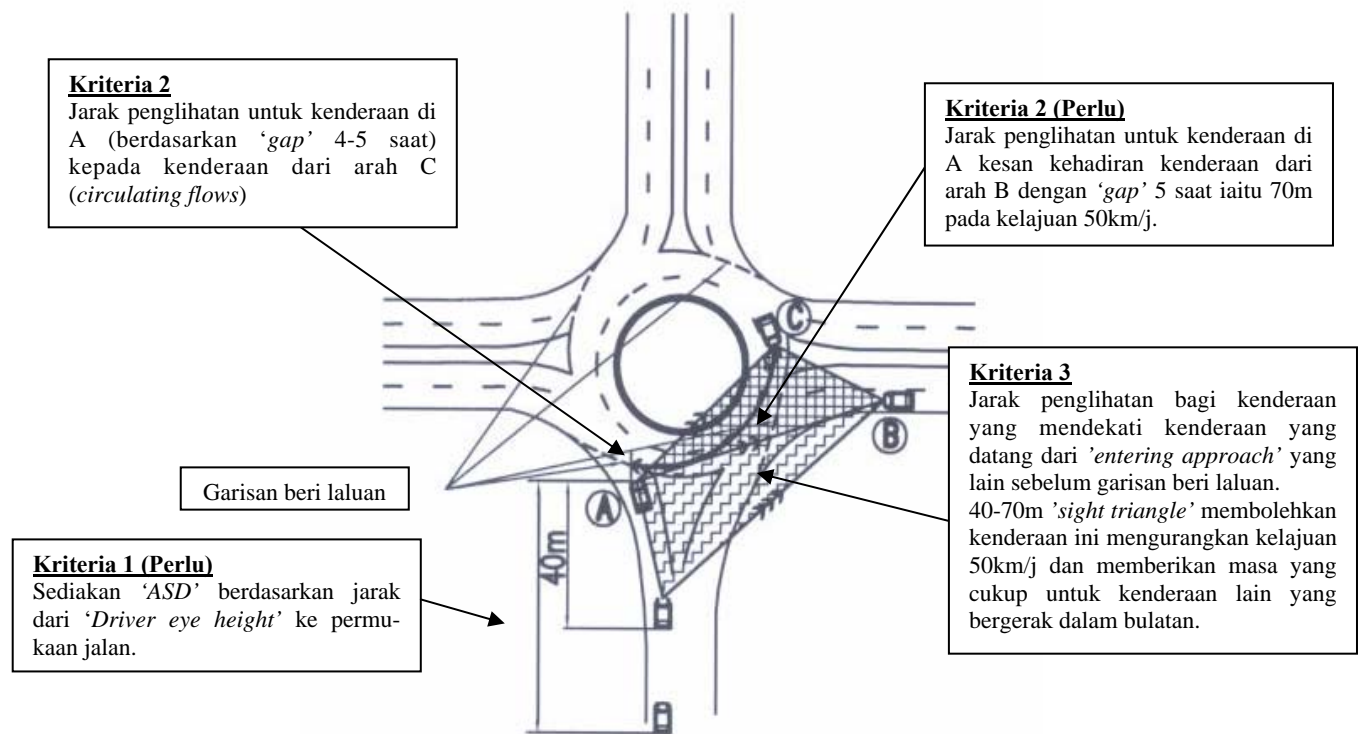
(Source: REAM GL 9/2006)

Should be considered:-

- Safety barriers should only be installed when their absence will likely cause more severe injuries to occupants of errant vehicles.
- Safety barriers are not meant to prevent accidents; they are there to minimize injuries to occupants of errant vehicles.
- **Engineering judgment** should always be used in interpreting the various tables in the guidelines.

JARAK PENGLIHATAN DI BULATAN

Oleh: Noor Aziah bte Tarmizi



Nota:

ASD - Approaching Site Distance

MEMANDU.... tidak semudah yang difikirkan

Oleh: Aishah Othman

Adalah dianggarkan bahawa 90% dari informasi yang digunakan untuk memandu adalah informasi yang diperolehi secara visual. Seorang pemandu akan mengimbangkan keperluan keselamatan dan kepantasan pergerakannya dengan memproses informasi yang diperolehi dari jalan dan persekitarannya.

Untuk melaksanakan *driving task* ini seseorang pemandu perlu:

- Memproses berbagai maklumat jalan yang dilalui seperti jajaran dan geometri jalan.
- Mengambil kira undang-undang trafik yang berkuatkuasa.
- Mengambil kira ciri-ciri kenderaan yang dipandu seperti saiz dan *performance* kenderaan.

Perhatian pemandu juga akan teralih oleh papan iklan yang menarik atau aktiviti-aktiviti lain di tepi jalan, terutama di kawasan bandar.

Kajian menunjukkan, semasa memandu dengan had laju biasa, jumlah informasi yang diterima oleh seseorang pemandu dari persekitarannya jauh mengatasi tahap kebolehan manusia untuk memproses informasi (*human processing capabilities*). Sungguh pun begitu, sebahagian besar pemandu dapat memandu dengan selamat malahan sempat pula menukar stesen radio, menukar CD, bercerita dan membuat rancangan hujung minggu! Bagaimana situasi ini dibolehkan?

Penggunaan berulang-ulang amalan-amalan yang baik dalam rekabentuk jalan dan pengurusan trafik sebenarnya mewujudkan *automatism* yang memudahkan pemanduan. Antara amalan amalan ini adalah:-

- Informasi dan papan tanda piawai dalam turutan yang sama sentiasa digunakan untuk persekitaran jalan yang sama, contohnya set papan tanda yang sama apabila menuju ke jenis persimpangan yang sama.

- Mesej yang penting di ulang-ulang supaya dapat di kesan oleh pemandu.
- Menghadkan dari terlalu banyak informasi atau papan tanda di sesuatu lokasi.
- Informasi yang kritikal dibuat lebih menarik atau lebih besar contohnya chevron yang bersaiz besar di selekoh bahaya.
- Jumlah elemen yang merumitkan *driving task* dikurangkan di laluan yang mempunyai had laju yang tinggi contohnya tidak membenarkan persimpangan yang banyak dan berdekatan di lebuh raya.

Perlu ingat bahawa pemandu memerlukan 4 hingga 6 saat untuk memproses informasi dan bertindak. Sekiranya mesej yang diterima tidak jelas, pemandu akan teragak-agak dan ini memungkinkan pemandu membuat kesilapan yang mungkin berakhir dengan kemalangan. Di mana jalan dan persekitarannya adalah **konsisten**, pemanduan yang lebih selesa dan homogenous akan terwujud.

Dalam erti kata lain, kita memainkan peranan untuk membolehkan pemanduan selamat. Kita hendaklah sentiasa memastikan kualiti informasi visual jalan dan persekitarannya adalah **jelas dan konsisten** untuk membantu melaksanakan *driving task*. Informasi hendaklah senang difahami supaya pemandu dapat menyesuaikan pemanduan dengan persekitaran mereka, memilih arah mana yang hendak dituju dan yang penting sekali informasi ini perlu sampai kepada mereka dalam jangkamasa yang cukup untuk membolehkan mereka bersedia atau bertindak menghadapi apa jua kemungkinan yang berada dihadapan mereka.

“WARN, INFORM, GUIDE, CONTROL, FORGIVE

WIRE ROPE SAFETY BARRIER – SAFE?

By: Ir. Abdul Rahman Baharuddin

Terminal ends of safety barrier have always been a safety issue. More so when there is a change from one type of barrier to another that is of different rigidity. In such case, proper connectivity and gradual transition of rigidity should be provided. This is to avoid errant vehicle from getting snagged at the transition point.

Much hype has been made of wire rope safety fence for its capability in containing and preventing off-road or cross median accidents. However, early this year, two fatal accidents of similar nature involving the use of wire rope safety fence have proved otherwise.

Wire rope safety fence consisted of two pairs of tensioned wire ropes installed with one above another. Whilst the top pair is inserted into the slotted posts, the lower pair which is hanged on hooks or bobbins is interwoven between posts. The posts which are either rounded or Z shaped, are designed to collapse on impact.

Tensioned wire rope is placed between two anchorage terminals. These terminals need to be strong and rigid to hold the required tension in the wire ropes. The type of anchorage terminal depends on the site and location of the wire rope installation. Two common types available are the ground-embedded concrete block and concrete-based rigid steel post.



Photo 1: Accident at MRR2 near Kepong Metropolitan Lake Park on the morning of 7th Feb 2009

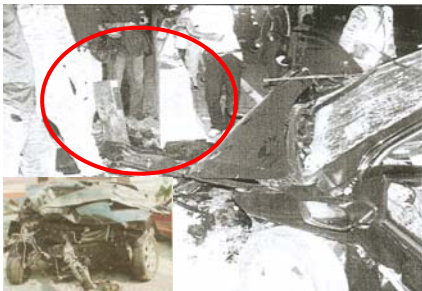


Photo 2: Accident at Lebuhraya Jelutong (Penang) in the early morning of 5th Feb 2009.

Recently, Road Safety Forensic Unit came across two similar accidents that highlighted some interesting findings. The accidents are shown in Photo 1 and Photo 2 above.

The accidents mentioned above proved that the system inherited some unsafe and potentially fatal design that may need to be reviewed and enhanced. Both incidents tragically ended when the errant vehicles slid along the wire rope and collided with the rigid steel post terminal of the wire rope system and the end of the concrete barrier. The collisions resulted with the engine of the vehicles being forcefully pushed into the driver/passenger compartment. Driver of both vehicles died instantly at the scene of the accident. Accident at Lebuhraya Jelutong also killed 2 passengers in the vehicle.

At MRR2, the wire rope connected to the rigid steel post remained intact after the accident. However, in the case of the Lebuhraya Jelutong accident, the wire rope was found to have snapped. Whether this is due to poor design or otherwise, the true cause could not be established. Clearly, these accident cases which resulted with 4 deaths pointed out some weaknesses in the wire rope system. Therefore, any road authority wishing to install the system at similar situation as above must give due consideration to this problem.



Photo 3: The rigid steel post beside the concrete barrier at MRR2 near Kepong Metropolitan Park.



Photo 4: The rigid steel post beside the bridge parapet concrete barrier at Lebuhraya Jelutong.

LAMAN WEB BARU BAHAGIAN KESELAMATAN JALAN

Bahagian Keselamatan Jalan, Cawangan Kejuruteraan Jalan & Geoteknik kini mempunyai laman web baru khusus untuk memaparkan aktiviti-aktiviti dan maklumat-maklumat berkaitan dengan keselamatan jalan raya iaitu [‘http://keselamatanjalan.jkr.gov.my/’](http://keselamatanjalan.jkr.gov.my/).

Turut dipaparkan menerusi laman ini ialah **Borang Kemalangan Jalan Raya (BKJR)** yang baru dengan menggunakan capaian **‘Maklumat Kemalangan’** di sebelah ruang kanan laman berkenaan. Semua maklumat kemalangan jalan raya boleh di isi menggunakan capaian ini. Mereka yang ingin menggunakan borang ini dinasihat untuk **tidak** lagi menggunakan borang lama BKJR menerusi [‘http://www.jkr.gov.my/cjalar/senggara/maut/BorangKemalangandetail.asp’](http://www.jkr.gov.my/cjalar/senggara/maut/BorangKemalangandetail.asp) kerana laman ini akan ditamatkan.

Borang Kemalangan Jalan Raya yang baru telah disediakan dengan beberapa penambahbaikan yang berguna. Pihak BKJ amat mengalu-alukan sebarang komen mengenai laman ini.

The screenshot displays the website's layout. At the top, there's a navigation bar with 'Maklumat Kemalangan' circled in red. Below it, a 'Borang Laporan Kemalangan' form is visible, containing fields for 'Nama Jalan', 'Jenis Kemalangan', 'Tarikh Kemalangan', and 'Masa Kemalangan'. To the right of the form, there are sections for 'Statistik Terkini Kemalangan 2009' with a bar chart, and 'BERITA TERKINI' with news snippets. A red arrow points from the text below to the circled menu item.

Borang ini boleh diakses melalui capaian di atas

**PENYELIDIKAN DAN PEMBANGUNAN
Pembinaan Lorong Memotong di Jalan – Jalan Persekutuan
Malaysia**

Oleh: Ir. Mohd Faizul Bin Mohd Ali Hanapiah

Pengenalan:

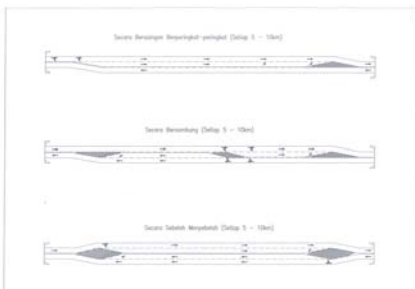
Peluang memotong yang rendah mengakibatkan banyak kemalangan jenis langgar hadapan berlaku. Justeru itu, lorong-lorong memotong perlu disediakan pada jarak-jarak yang tertentu di lokasi-lokasi yang sering berlaku kemalangan jenis tersebut. Selain itu, lorong memotong juga dibina untuk mengatasi masalah muatan jalan yang meningkat, mempercepatkan pergerakan lalu lintas serta mengurangkan kemalangan jenis langgar depan (*head on collision*).

Cadangan waran untuk pembinaan lorong memotong :

Secara umumnya, lorong memotong dibina berdasarkan isipadu lalu lintas, komposisi kenderaan berat, kelengahan masa perjalanan, jumlah kekerapan kemalangan jenis ‘langgar hadapan’ berlaku serta jika terdapat aduan dari pengguna jalanraya.

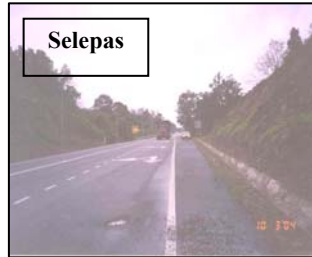
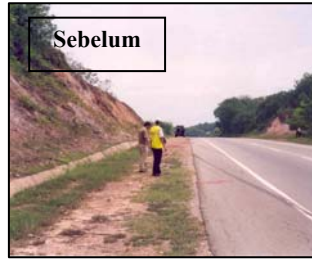
Kriteria rekabentuk lorong memotong :

Terdapat beberapa perkara yang perlu diambil perhatian dalam merekabentuk lorong memotong. Antaranya adalah panjang lorong memotong, ‘*start diverging point*’, ‘*end merging point*’, pelebaran jalan pada ‘*horizontal curve*’ dan panjang ‘*taper*’ (mestilah menepati nilai minimum atau lebih). Lokasi ‘*merging termination point*’ dalam merekabentuk lorong memotong adalah paling kritikal kerana boleh meningkatkan risiko kemalangan sekiranya tidak direkabentuk dengan betul. Jarak penglihatan yang mencukupi dan kadar isipadu trafik juga perlu diambil kira.



Jenis - jenis lorong memotong :

Contoh lokasi projek:



Projek Lorong Memotong F0002, Seksyen 232.5 - 233.5, Temerloh, Pahang (RMK 8)

Masalah-masalah yang dihadapi :

- Banyak kenderaan berat melalui laluan ini menyebabkan sering berlaku kerosakan struktur ‘*pavement*’.
- Sukar memilih kawasan yang sesuai kerana banyak persimpangan dan kampung halaman di kiri kanan jalan.
- Kerja-kerja pengalihan ‘*utilities*’ meningkatkan kos dan memanjangkan masa pembinaan.
- Kekuatan struktur tanah cerun / kawasan tambakan.
- Kualiti ‘*pavement*’ yang meragukan serta mudah rosak walaupun baru sahaja dibuka kepada lalu lintas.
- Pengguna jalanraya masih belum mahir menggunakan lorong memotong. Mereka hanya biasa dengan kaedah konsep lorong mendaki sahaja.

Kesimpulan :

Pembinaan lorong memotong akan:-

- Meningkatkan aspek keselamatan jalan.
- Mempercepatkan tempoh perjalanan.
- Meningkatkan muatan jalan secara menyeluruh.
- Pulangan kos yang lebih efektif.

UNIT STANDARD & SPESIFIKASI

Senarai Buku Terkini

Oleh: Wan Fatimah Suhaila bte Wan Mahmud

Berikut adalah senarai buku-buku terkini yang terdapat di Pusat Sumber Cawangan Jalan & Geoteknik:-

BIL	TAJUK	NO. ID
1	Bridge Launching	BR/2558/0017
2	Steel Concrete Composite Bridges	BR/3640/0015
3	Safety of Bridges	BR/2556/0019
4	Traffic loading on highway bridges	TM/2557/0024
5	Designers' Guide to EN 1998-1 and EN 1988-5	SD/3626/0008
6	Stress Ribbon and Cable Supported Bridge	BR/3598/0016
7	Designers' Guide to EN 1992-1-1 and EN 1992-1-2	GL/2555/0090
8	Designers' Guide to EN 1997-1	GL/2560/0104
9	Designers' Guide to EN 1993-1-1	GL/2561/0091
10	Designers' Guide to EN 1990	GL/2554/0003

Buletin Keselamatan Jalan ini diterbitkan dalam dwibahasa oleh Bahagian Keselamatan Jalan, Cawangan Jalan & Geoteknik, Ibu Pejabat JKR Malaysia pada setiap tiga(3) bulan sekali. Maklumat-maklumat yang dipaparkan adalah pandangan penulis sahaja dan tidak semestinya berkaitan dengan polisi Jabatan Kerja Raya Malaysia. Bahagian Keselamatan Jalan mengalu-alukan sumbangan artikel yang berkaitan isu-isu jalan atau keselamatan jalan. Artikel tersebut boleh dihantar menerusi e-mel berikut: shatinah@jkr.gov.my

Sidang redaksi: Ir. Abdul Rahman bin Baharuddin (Ketua), Siti Shatinah binti Ahmad, Noor Aziah bte Tarmizi, Muhd Ridhuan bin Sulaiman, Saiful Basri bin Saadon Zubir.