CETAK BIRU
KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

DIREKTORAT LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
Jakarta, Agustus 2004

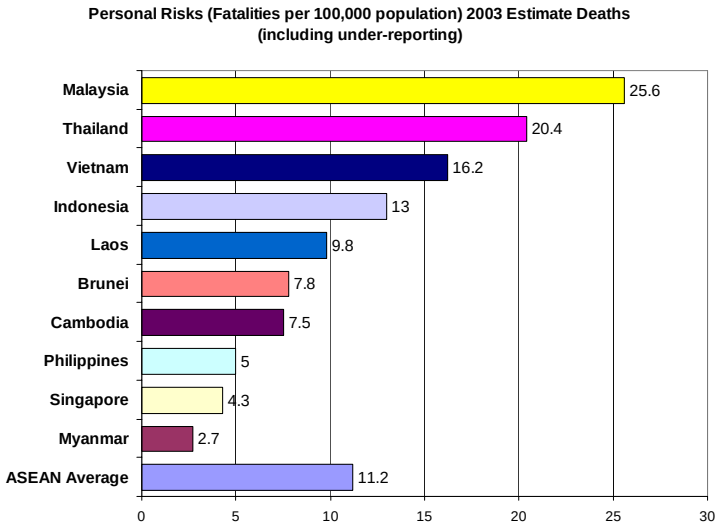
Daftar Isi

		Halaman
I.	**Latar Belakang**	1
II.	**Kondisi Saat Ini Keselamatan Jalan Indonesia**	3
A.	Profil Keselamatan Jalan di Indonesia	4
B.	Program/Kegiatan Yang Telah Dilakukan	9
C.	Biaya Kecelakaan Lalu Lintas	17
III.	**Permasalahan Keselamatan Jalan**	20
A.	Bidang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan	20
B.	Bidang Sarana	23
C.	Bidang Sumber Daya Manusia	28
D.	Bidang Kelembagaan	29
E.	Biaya yang di Keluarkan	30
IV.	**Upaya Pemecahan Masalah dan Peningkatan Keselamatan Jalan**	31
A.	Target	31
B.	Strategi	33
V.	**Penutup**	36

Lampiran -Lampiran

I. LATAR BELAKANG

Gambar 1.1



Sumber : ADB

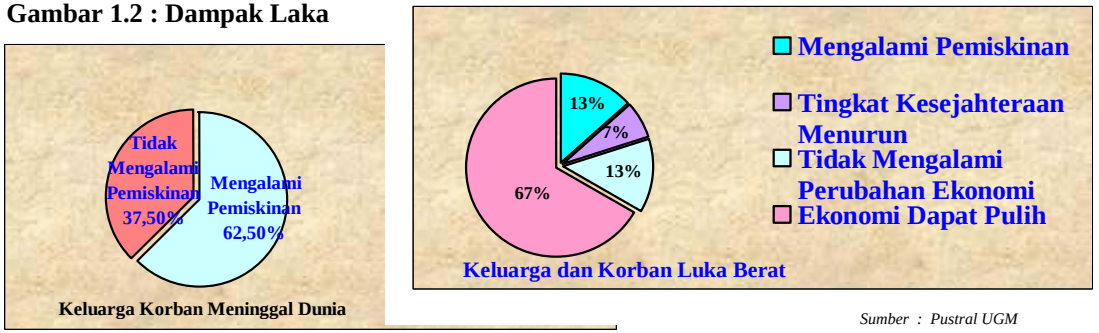
Keselamatan transportasi jalan merupakan masalah global yang bukan semata-mata masalah transportasi saja, tetapi sudah menjadi permasalahan sosial kemasyarakatan. Kepedulian WHO terhadap keselamatan transportasai jalan ini diwujudkan dengan menetapkan Hari Kesehatan Dunia Tahun 2004 dengan tema : ***Road Safety is No Accident.***

Tingkat kecelakaan transportasi jalan di dunia, berdasarkan laporan WHO, saat ini telah mencapai 1.2 juta korban meninggal dan lebih dari 30 juta korban luka-luka /cacat akibat kecelakaan lalu lintas pertahun ***(2.739 jiwa dan luka-luka 63.013 jiwa per hari)***. 85% dari korban yang meninggal dunia akibat kecelakaan ini terjadi di negara-negara berkembang, yang jumlah kendaraannya hanya 32% dari jumlah kendaraan yang ada di dunia. Tingkat kecelakaan transportasi jalan di Kawasan Asia-Pasific memberikan kontribusi sebesar 44% dari total kecelakaan di dunia yang di dalamnya termasuk Indonesia.

Indonesia dengan trend indikator sosio – ekonomi. Penduduk Indonesia berjumlah 214.6 juta dan rata-rata pertumbuhan 1.6% setiap tahun. Produk Domestik Bruto (PDB)/Gross Domestic Product (GDP) juga meningkat sekitar 5 % setiap tahun serta pertumbuhan kendaraan rata-rata meningkat 11 % setiap tahunnya (sepeda motor 73%), hal ini berdampak terhadap tingginya jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia.

Kecelakaan lalu lintas juga telah berdampak pula terhadap peningkatan kemiskinan, karena kecelakaan lalu lintas menimbulkan biaya perawatan, kehilangan produktivitas, kehilangan pencari nafkah dalam keluarga yang menyebabkan trauma. Stress dan penderitaan yang berkepanjangan.

Gambar 1.2 : Dampak Laka



Sumber : Pustral UGM

Biaya sosial-ekonomi akibat kecelakaan lalu lintas berdasarkan perkiraan yang dilakukan WHO mencapai US$ 520 milyar atau rata-rata 2% dari GDP masing-masing negara. Bagaimana dengan Indonesia ? Berdasarkan studi yang dilakukan oleh tim kerja sama Universitas Gajah Mada (UGM) dan Universitas Indonesia (UI), perkiraan kerugian ekonomi akibat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2002 sekurang-kurangnya sebesar 30,82 triliun Rupiah (sekitar 3,5 milyar US$) atau 2,17% dari GDP. Ini merupakan kerugian yang terjadi setiap tahunnya dan kemungkinan akan berlanjut, bahkan dapat meningkat pada tahun-tahun yang akan datang bila tidak ada upaya menekan dengan langkah-langkah yang tepat dan benar dalam mengatasi permasalahan ini.

Peningkatan keselamatan jalan di Indonesia dituangkan dalam salah satu butir dari melalui 10 (sepuluh) area kebijakan transportasi jalan yang merupakan proritas utama dalam penyelenggaraan sistem transportasi jalan di Indonesia.

10 AREA KEBIJAKAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

- Pembaruan Peraturan Perundang-Undangan Dalam Mendukung Pelaksanaan Otonomi Daerah
- Pemantapan Kelembagaan dan Pengembangan SDM serta peningkatan Koordinasi Antar Lembaga Terkait yang Bertanggungjawab dalam Penyelenggaraan Transportasi
- Keterpaduan Kebijaksanaan dan Perencanaan Sub-sub Sektor Transportasi Darat untuk Memperlancar Distribusi Barang dan Jasa serta Peningkatan Ekonomi Daerah
- Perencanaan dan Pembangunan Jalan sesuai dengan Kemampuan Pendanaan dengan Prioritas Pengembangan Jalan Nasional dn Jalan Wilayah sesuai Fungsinya, Memadukan Sinergi Antar Moda, Peningkatan Peran Pemda serta Memperdayakan Dunia Usaha dan Masyarakat dalam Pengembangan Prasarana Jalan
- Penerapan Pajak Pemakai Jalan Berdasarkan Faktor Kerusakan Jalan
- Peningkatan Pelayanan Jasa Angkutan Jalan Melalui Peningkatan Kualitas dan Kuantitas Prasarana, Penyiapan Sarana dan Penerapan Penegakan Hukum secara Konsisten
- Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas melalui Koordinasi Antar Lembaga Terkait dan Mendorong Partisipasi Masyarakat dalam Meningkatkan kesadaran Berlalu Lintas, Pengembangan Sarana dan Prasarana Keselamatan, Peningkatan Pendidikan Keselamatan Berlalu Lintas serta penegakan Hukum Terhadap Berat Kendaraan Bermotor di Jalan
- Pengembangan Teknologi Kendaraan Bermotor yang Ramah Lingkungan dan Hemat Energi serta Penggunaan Bahan Bakar Alternatif
- Peningkatan Investasi Swasta di Bidang Sarana dan Prasarana serta Perwujudan Tarif Angkutan yang Rasional dan Pemberian Subsidi Selektif.
- Pengembangan Sistem Informasi Manajemen Transportasi Jalan dalam Rangka Meningkatkan Penyelenggaraan Transportasi Jalan yang Terpadu.

II. KONDISI SAAT INI KESELAMATAN JALAN INDONESIA

Kondisi keselamatan jalan di Indonesia saat ini cukup memprihatinkan. Di antara negara-negara di Asean Indonesia dianggap masih kurang serius menangani keselamatan jalan. Hal ini dibuktikan dengan tingginya jumlah dan tingkat fatalitas kecelakaaan di Indonesia. Beberapa hal yang mendasar yang belum ditangani dengan baik adalah sistem pendataan kecelakaan, *road safety audit,* sistem pengendalian dan pengawasan, juga masih adanya persepsi yang keliru dari sebagian masyarakat dan pengambil keputusan yaitu :

1. Adanya anggapan selama ini bahwa penanganan peningkatan keselamatan transportasi jalan merupakan *cost* (biaya), persepsi ini keliru, program-program peningkatan keselamatan transportasi ini merupakan suatu investasi yang menguntungkan.
2. Bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi dan menimpa seseorangan dianggap sebagai suatu nasib seseorang. Artinya bahwa seolah-olah kecelakaan tidak dapat diubah.

Kedua persepsi ini perlu mendapat perhatian dan upaya mengubah dari persepsi yang salah kepada yang lebih benar, sehingga dapat meningkatkan kepedulian terhadap peningkatan keselamatan di semua kalangan, termasuk pada kalangan pemerintah (pusat maupun daerah).

A. PROFIL KESELAMATAN JALAN INDONESIA

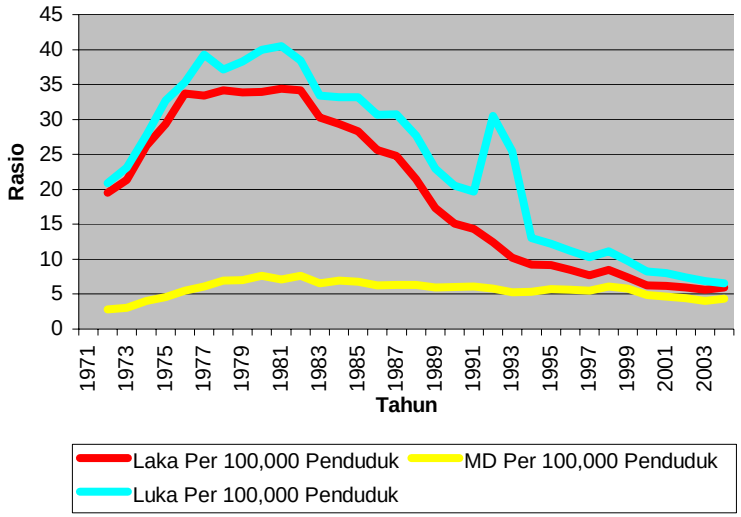
TABEL 2.1 **DATA KESELAMATAN DI INDONESIA**

Tahun	Total	Fatalities (person)				Traffic Conditions		
	Kecelakaan Lalu Lintas	Meninggal	Luka Berat	Luka ringan	Jumlah Penduduk (Juta)	Jumlah Kendaraan Bermotor (ribu)	Panjang Jalan (Ribu Km)	Jumlah Kendaraan Bermotor (ratus)
1971	23,294	3,364	7,811	17,079	119.2	926	86.3	9,256
1972	26,052	3,765	8,022	20,123	122.0	1,067	95.5	10,670
1973	32,701	5,081	9,883	24,790	124.8	1,222	98.0	12,220
1974	37,508	5,848	13,154	28,598	127.7	1,456	101.3	14,560
1975	44,097	7,131	15,412	30,729	130.7	1,806	104.7	18,060
1976	44,713	8,119	16,251	36,251	133.7	2,103	121.8	21,030
1977	46,785	9,470	18,598	32,192	136.8	2,511	122.8	25,110
1978	47,391	9,851	19,563	34,020	140.0	2,965	128.7	29,650
1979	48,557	10,882	21,427	35,810	143.2	3,752	129.1	37,520
1980	50,743	10,456	22,264	37,507	147.5	3,865	146.5	38,650
1981	51,387	11,456	22,264	35,507	150.4	4,560	157.3	45,600
1982	46,571	10,105	20,343	31,057	153.7	5,288	168.3	52,880
1983	46,096	10,862	21,909	30,232	157.1	5,870	188.1	58,700
1984	45,466	10,881	20,946	32,307	160.5	6,466	198.5	64,660
1985	42,082	10,283	21,762	28,533	164.0	6,858	207.4	68,580
1986	41,638	10,692	22,184	29,395	167.9	7,322	224.2	73,220
1987	36,756	10,809	20,987	26,582	171.6	7,982	227.3	79,820
1988	30,388	10,456	17,946	22,322	175.2	7,771	254.9	77,710
1989	26,984	10,726	16,420	20,255	178.9	8,292	271.2	82,920
1990	25,741	10,887	16,036	19,220	179.2	8,889	288.7	88,890
1991	22,587	10,621	13,749	41,906	182.2	9,611	319.4	96,110
1992	18,920	9,819	21,703	25,431	185.3	10,199	325.4	101,990
1993	17,323	10,038	11,453	13,037	188.3	10,786	344.9	107,860
1994	17,469	11,004	11,055	12,348	191.5	11,931	356.9	119,310
1995	16,510	10,990	9,952	11,873	194.8	13,209	327.2	132,090
1996	15,291	10,869	8,968	11,379	198.3	14,532	336.4	145,320
1997	17,107	12,227	9,713	12,699	201.4	16,821	342.7	168,211
1998	15,097	11,778	9,022	10,857	203.1	17,645	355.4	176,449
1999	12,769	9,954	7,398	9,502	204.5	18,224	356.0	182,244
2000	12,649	9,536	7,100	9,318	205.8	18,975	409.9	189,753
2001	12,791	9,522	6,659	9,181	214.7	21,003	418.2	210,029
2002	12,267	8,762	6,012	8,929	217.0	24,671	427.4	246,713
2003	13,399	9,856	6,142	8,694	225.7	32,775	429.9	327,749

Ditlantas Babinkam Polri

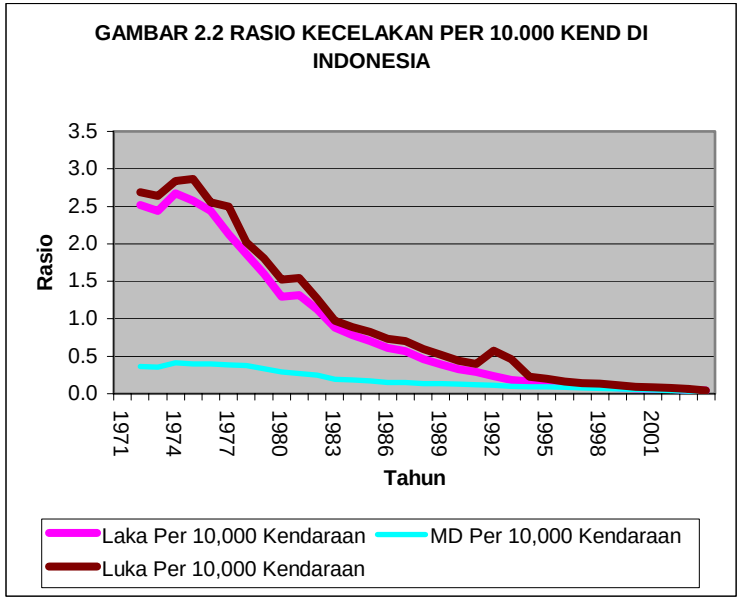
Profil keselamatan jalan Indonesia dapat digambarkan melalui perkembangan data lalu lintas yang bersumber dari Polri. Dari data kecelakaan lalu lintas tahun 1971 sampai dengan 2003, jumlah kejadian dan tingkat fatalitas cenderung mengalami penurunan terutama sejak tahun 1981 sampai dengan tahun terakhir ini, sementara itu peningkatan jumlah kendaraan bermotor meningkat sampai dengan tahun 2003 telah mencapai 32,8 juta kendaraan dan jumlah penduduk mencapai 225,7 juta jiwa. Jika dikaji secara lebih mendalam jumlah kejadian dan tingkat fatalitas

GAMBAR 2.1 RASIO KECELAKAAN PER 100.000 PENDUDUK DI INDONESIA



Sumber : Polri

kecelakan lalu lintas di Indonesia secara rasional kurang dapat dipercaya karena jika dibandingkan dengan jumlah penduduk dan jumlah kendaraan yang meningkat, dapat dipastikan jumlah perjalanan yang dilakukan masyarakat lebih tinggi dibandingkan tahun 1981 yang jumlah kecelakaan lalu lintasnya sudah mencapai 51.387 kejadian, sedangkan pada tahun 2003 jumlah kejadian kecelakaan hanya 13.399. Kondisi ini menggambarkan bahwa masih banyak kejadian kecelakaan yang tidak tercatat (*under reporting*) dan bahkan dari analisis yang dilakukan ADB angka *under reporting* tersebut lebih dari 100%.

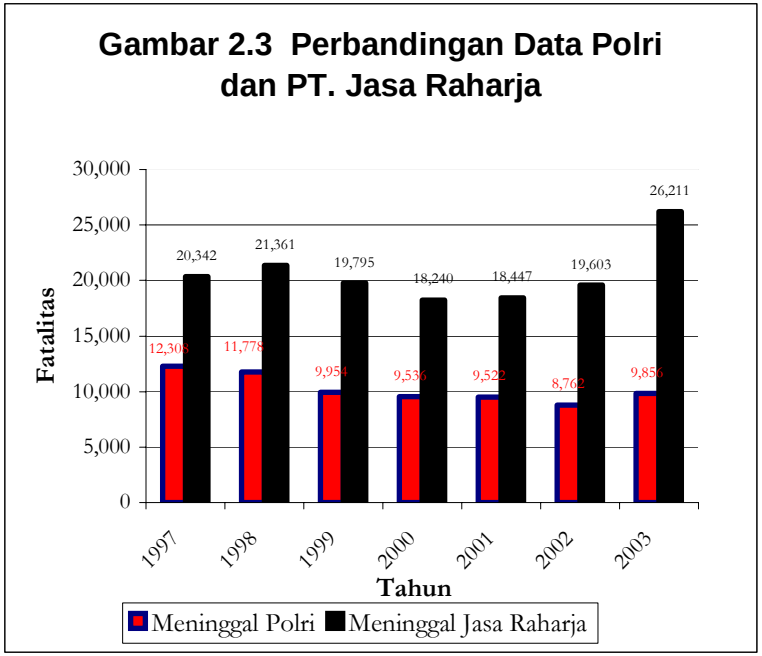


Sumber : Polri

Jika dilihat berdasarkan perbandingan jumlah kejadian dan tingkat fatalitas dengan jumlah penduduk serta jumlah kendaraan bermotor sejak tahun 1971 sampai dengan 2003 memperlihatkan, kondisi kecelakaan lalu lintas jalan yang menurun (keselamatan meningkat), namun hal ini masih dipertanyakan oleh berbagai pihak.

Sebagai pembanding selain data yang diperoleh dari Polri di atas adalah data yang diperoleh dari PT. Asuransi Kerugian Jasa Raharja, yang memberikan gambaran perbedaan yang cukup tinggi terutama yang terkait dengan jumlah orang yang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas pada 5 tahun terakhir.

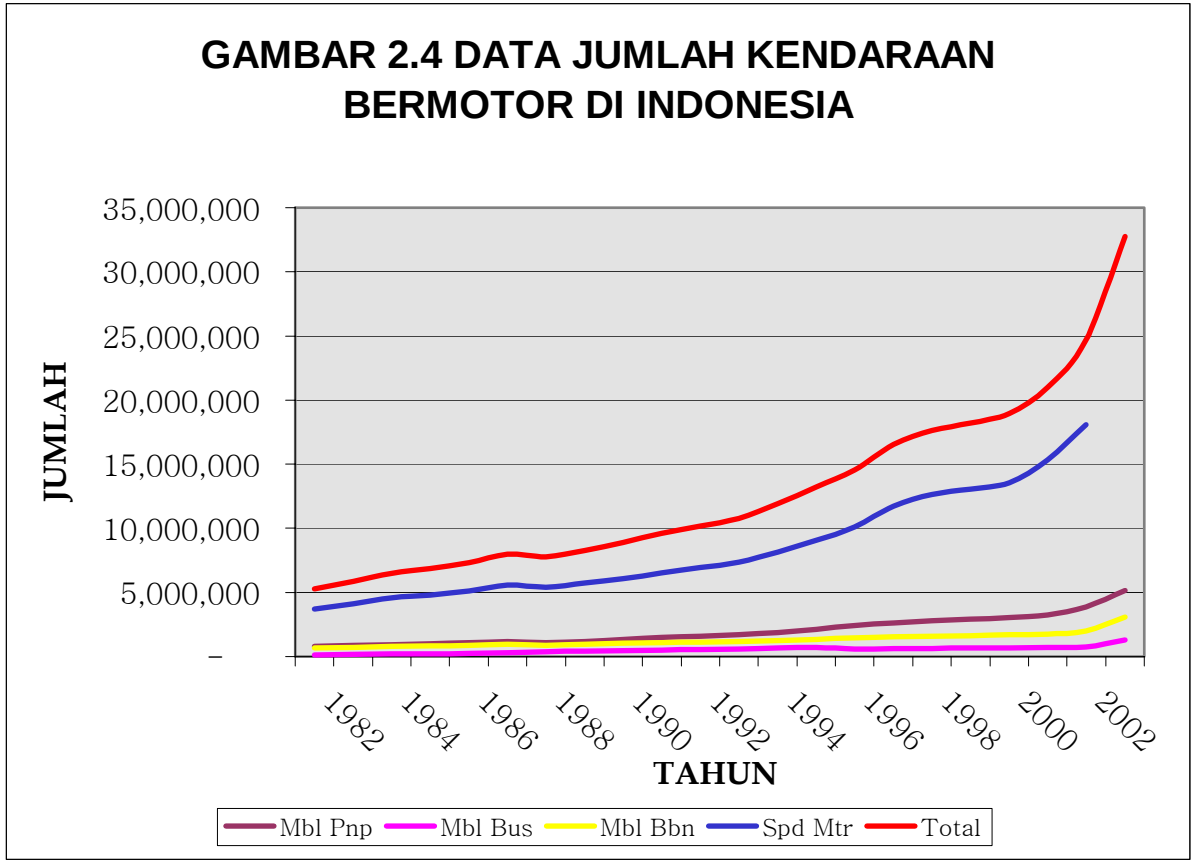
Korban meninggal dunia yang tercatat pada data Polri dan data Jasa Raharja berbeda. Perbedaannya sampai ada yang melebihi 50 %. Demikian juga halnya dengan data korban luka berat dan data korban luka ringan menunjukkan perbedaan yang cukup signifikan.



Oleh sebab itu pembenahan sistem pendataan kecelakaan transportasi jalan perlu mendapatkan prioritas utama, sehingga kebijakan menurunkan jumlah kematian akibat kecelakaan dapat secara tepat dan terfokus serta dapat terukur peningkatannya sebelum dan sesudah kebijakan dikeluarkan.

1. Pertumbuhan Kendaraan Bermotor

Data jumlah kendaraan bermotor di Indonesia pada tahun 1982 jumlah kendaraan bermotor ada 5,3 juta unit, sedangkan tahun 2003 jumlah kendaraan berkembang menjadi 32,8 juta atau meningkat 519,8%. Pertumbuhan kendaraan bermotor yang tertinggi peningkatannya adalah sepeda motor, yang pada tahun 2003 telah mencapai 23,3 juta (meningkat 529,3%), urutan selanjutnya adalah mobil penumpang sejumlah 5,1 juta unit (meningkat 549%), mobil barang sejumlah 3,1 juta unit (meningkat 365,4%) dan mobil bus sejumlah 1,3 juta unit (meningkat 839,7%). Secara keseluruhan tingkat pemilikan kendaraan di Indonesia pada tahun 2003 adalah 0,15 kendaraan (setiap 100 penduduk Indonesia terdapat 15 kendaraan).

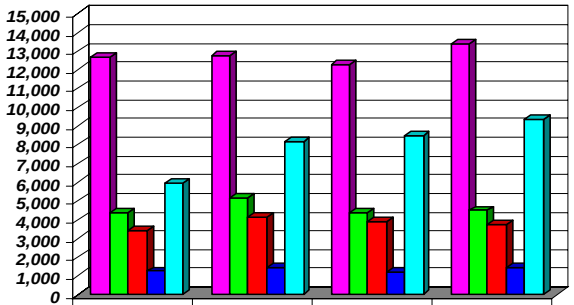


2. Kendaraan Yang Terlibat Kecelakaan

Berdasarkan jenis kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas sebagian besar adalah sepeda motor dengan prosentase 4 tahun terakhir rata-rata 62,62% kemudian diikuti mobil penumpang 36%, kendaraan barang 29,62% dan bus 10,56%. Oleh sebab itu penanganan prioritas perlu dilakukan terhadap pengguna sepeda motor, data selengkapnya dapat disampaikan pada gambar 2.5.

GAMBAR 2.5

DATA KECELAKAAN LALU LINTAS DAN KENDARAAN YANG TERLIBAT



	2000	2001	2002	2003
Jumlah kecelakaan	*12,649*	*12,791*	*12,267*	*13,399*
Mobil penumpang	*4,395*	*5,133*	*4,360*	*4,494*
Mobil beban	*3,393*	*4,106*	*3,883*	*3,737*
Mobil bus	*1,251*	*1,464*	*1,214*	*1,474*
Sepeda motor	*5,961*	*8,170*	*8,518*	*9,386*

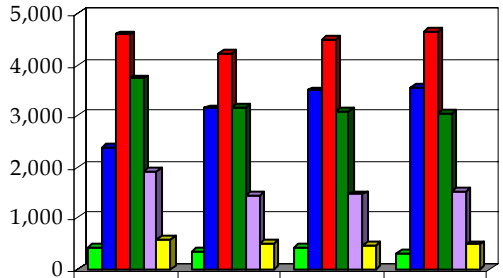
Sumber : Polri

3. Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Usia Pelaku

Berdasarkan usia pelaku kecelakaan lalu lintas, sebagian besar berusia antara 22-30 tahun kemudian disusul usia antara 31-40 tahun, di mana pada rentang usia tersebut tergolong sebagai usia tingkat emosinya paling stabil, tingkat kecekatan dan reflek yang lebih baik dibanding golongan usia lainnya, namun biasanya pada usia golongan ini tingkat mobilitasnya di jalan juga sangat tinggi. Jika pelaku kecelakaan golongan ini juga sekaligus menjadi korban, maka hal ini sekaligus merupakan golongan usia yang paling produktif.

GAMBAR 2.6

DATA KECELAKAAN BERDASARKAN UMUR PELAKU



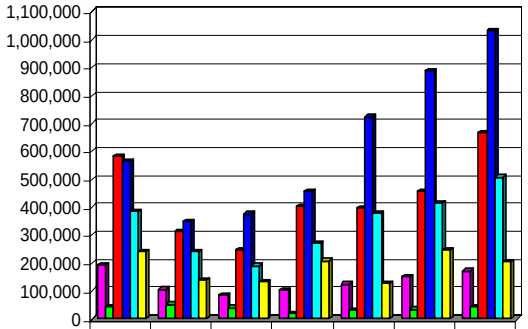
	2000	2001	2002	2003
5-15 tahun	416	333	421	294
15-21 tahun	2,387	3,146	3,496	3,549
22-30 tahun	4,597	4,235	4,491	4,665
31-40 tahun	3,734	3,166	3,090	3,053
41-50 tahun	1,927	1,433	1,458	1,517
51-60 tahun	571	486	477	479

4. Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Pendidikan

Pada umumnya para pelaku yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas berlatar pendidikan SMA, hal ini dapat menggambarkan bahwa sebagian besar pelaku perjalanan yang terlibat kecelakaan lalu lintas berpendidikan SMA sehingga program keselamatan yang akan dijalankan disesuaikan dengan tingkat pendidikan sebagian besar pelaku kecelakaan lalu lintas.

GAMBAR 2.8

DATA JENIS-JENIS PELANGGARAN LALU LINTAS

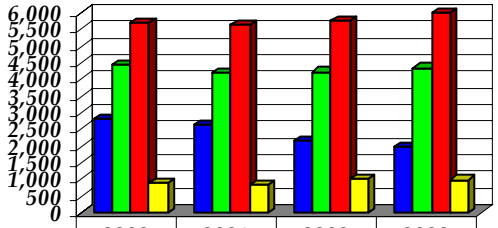


	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Muatan	192,262	107,005	87,535	103,854	124,966	150,693	172,282
Kecepatan	45,174	52,457	40,009	18,672	30,426	35,590	42,511
Marka/ Rambu	582,549	311,962	247,882	404,601	395,984	458,881	668,480
Surat-sarat	564,961	350,196	376,143	455,905	724,412	889,268	1,031,96
Perlengkapan	383,379	241,321	190,906	270,654	377,710	417,158	508,077
Lain-lain	243,341	140,016	135,272	207,923	127,577	246,357	204,332

Sumber : Polri

GAMBAR 2.7

DATA KECELAKAAN BERDASARKAN PENDIDIKAN PELAKU



	2000	2001	2002	2003
SD	2,821	2,626	2,160	1,977
SMP	4,440	4,182	4,236	4,352
SMA	5,692	5,630	5,738	6,287
Perguruan Tinggi	908	859	1,036	989

Sumber : Polri

5. Jenis Pelanggaran Lalu Lintas

Berdasarkan jenis pelanggaran lalu lintas, menurut data 4 tahun terakhir, sebagian besar merupakan pelanggaran surat-surat sekitar rata-rata 38% kemudian pelanggaran rambu/marka sekitar 24%, perlengkapan jalan 19,5%, muatan 6,8%, kecepatan 1,5% dan pelanggaran lain-lain. Dapat diketahui bahwa aspek administrasi dan pelanggaran marka/rambu memberikan andil yang besar dalam tindakan pelanggaran, maka kedua aspek ini perlu diberikan perhatian dalam upaya menekan jumlah pelanggaran.

B. PROGRAM/KEGIATAN YANG TELAH DILAKUKAN

Kebijakan yang telah ditetapkan dan dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah cukup banyak dan telah menyentuh ke seluruh aspek yang menyangkut keselamatan seperti sarana, prasarana, sumber daya manusia dan sosialisasi atau publikasi. Namun demikian pelaksanaan kebijakan tersebut masih belum optimal. Untuk melaksanakan kebijakan tersebut melibatkan banyak pihak, baik instansi pemerintah, swasta/BUMN/Koperasi, asosiasidi dan masyarakat. Kebijakan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan akan berjalan efektif dan berhasil apabila dilakukan oleh semua pihak. Kebijakan keselamatan transportasi jalan yang telah dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat antara lain :

1. Sarana

Kebijakan yang telah dilaksanakan adalah :

a. Kewajiban menggunakan Helm, sebagaimana telah diatur dalam Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 dan Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993;
b. Persyaratan Teknis Sabuk Keselamatan dengan Keputusan Menteri Nomor 37 tahun 2002;
c. Pemberlakuan Melengkapi dan Menggunakan Sabuk Keselamatan dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2002;
d. Petunjuk Teknis Tanggap Darurat Kecelakaan Angkutan Umum dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK 1763/AJ.501/DRJD/2003;
e. Standar emisi gas buang mengacu kepada ECE;
f. Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) di Jalan dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.725/AJ.302/DRJD/2004. Pengaturan pengangkutan bahan berbahaya dan beracun (B3) diselenggarakan dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan B3 yang selamat, aman, lancar, tertib dan teratur, serta mampu memadukan dengan moda transportasi lainnya, sehingga dampak negatif dan interaksi fisik, kimia dan mekanik antar bahan berbahaya dan beracun (B3) dengan manusia, kendaraan lainnya maupun lingkungan sekitarnya dapat dicegah. Ruang lingkup pengaturan meliputi :
1) persyaratan pengangkut B3;
2) persyaratan pengemudi dan pembantu pengemudi angkutan B3;
3) persyaratan lintas angkutan B3;
4) persyaratan pengoperasian angkutan B3.

g. Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Alat Berat di Jalan dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.726/AJ.307/DRJD/2004;
h. Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan barang Umum di Jalan dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.727/AJ.307/DRJD/2004;

2. Prasarana dan Lalu Lintas Jalan

Kebijakan yang menyangkut prasarana yang sedang disusun adalah audit keselamatan jalan secara berkala. Audit keselamatan jalan dimaksudkan untuk menjamin terpenuhinya persyaratan kelaikan operasi. Kebijakan ini telah dituangkan dalam Rancangan Undang- undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang tengah diproses untuk pengganti Undang Undang Nomor 14 tahun 1992.

Kebijakan yang telah dilaksanakan adalah :

a. Jembatan Timbang;

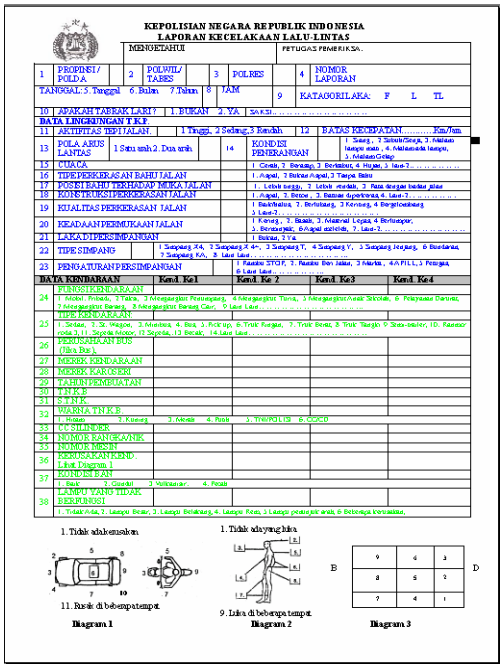
Pengelolaan jembatan timbang dengan metode baru sesuai Suart Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 81/AJ.108/DRJD/2004 tentang Penyelenggaraan Uji Coba Metode Baru Pengelolaan Jembatan Timbang Dalam Rangka Penegakan Hukum tentang Ukuran dan Berat Kendaraan telah dilaksanakan mulai tahun 2003 pada 2 (dua) Provinsi, yaitu : di Provinsi Nangroe Aceh Darussalam dan Sumatera Barat. Pengelolaan jembatan timbang metode baru dengan melibatkan pihak swasta sebagai pengelola dan pemberian insentif yang memadai kepada petugas dari instansi pemerintah.

b. Perlengkapan jalan;
Secara rutin setiap tahun dilaksanakan pemasangan atau pembangunan perlengkapan jalan yang meliputi rambu, marka dan pagar pengaman pada jalan nasional di seluruh Provinsi di Indonesia.

c. Perbaikan Daerah Rawan Kecelakaan;
Perbaikan daerah rawan kecelakaan telah dilaksanakan pada tahun 2003 di Provinsi Riau dan Sumatera Barat di 4 lokasi.

d. Pemasangan rambu daerah rawan kecelakaan;
Pemasangan rambu daerah rawan kecelakaan telah dilaksanakan pada tahun 2003 di beberapa lokasi di 4 Provinsi yaitu Nangroe Aceh Darussalam, Sumatera Utara, Sumatera Barat dan Riau.

e. Pengadaan Peralatan Unit Investasi Daerah Kecelakaan;
Pengadaan peralatan Unit Investigasi Daerah Rawan Kecelakaan telah dilaksanakan pada tahun 2003 untuk 4 Provinsi yaitu Nangroe Aceh Darussalam, Sumatera Utara, Sumatera Barat dan Riau. Peralatan Unit Investigasi Daerah Rawan Kecelakaan meliputi :
1) Kendaraan Operasional;
2) Handy Camp;
3) Kamera Foto Digital;
4) Traffic Cone;
5) Jaket Pelindung;
6) Komputer;
7) Perlengkapan Kantor;
8) Senter lalu Lintas.


KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
LAPORAN KECELAKAAN LALU-LINTAS

MENGETAHUI | PETUGAS PEMERIKSA.

1	PROPINSI / POLDA	2	POLWIL/ TABES	3	POLRES	4	NOMOR LAPORAN		
TANGGAL: 5. Tanggal	6. Bulan	7. Tahun	8	JAM		9	KATAGORI LAKA:	F	L TL
10	APAKAH TABRAK LARI ?	1. BUKAN	2. YA.	SAKSI.....					
DATA LINGKUNGAN TKP									
11	AKTIVITAS TRF/JALAN.	1 Tinggi, 2 Sedang, 3 Rendah				12	BATAS KECEPATAN.....Km/Jam.		
13	POLA ARUS LANTAS	1 Satu arah 2. Dua arah.				14	KONDISI PENERANGAN	1. Terang, 2. Temaram/Senja, 3. Malam hampir gelap, 4. Malam gelap hampir, 5. Malam Gelap	
15	CUACA						1. Cerah, 2. Berawan, 3. Berkabut, 4. Hujan, 5. Lain-2.....		
16	TIPE PERKERASAN BAHU JALAN						1. Aspal, 2. Beton Aspal, 3. Tanpa Beton		
17	POSISI BAHU TERHADAP MUKA JALAN						1. Lebih tinggi, 2. Lebih rendah, 3. Rata dengan badan jalan		
18	KONSTRUKSI PERKERASAN JALAN						1. Aspal, 2. Beton, 3. Batuan dipertiswa, 4. Lain-2.....		
19	KUALITAS PERKERASAN JALAN						1. Baik/Mulus, 2. Berlubang, 3. Retak-retak, 4. Bergelombang, 5. Lain-2.....		
20	KEADAAN PERMUKAAN JALAN						1. Kering, 2. Basah, 3. Material Lepas, 4. Berlumpur, 5. Berminyak, 6. Genangan air/air, 7. Lain-2.....		
21	LAKA DI PERESIMPANGAN						1. Belok, 2. Ya.		
22	TIPE SIMPANG	1. Simpang X4, 2. Simpang X4+, 3. Simpang Y, 4. Simpang Y+, 5. Simpang tegak, 6. Bundaran, 7. Simpang KA, 8. Lain lain.....							
23	PENGATURAN PERSIMPANGAN	1. Rambu STOP, 2. Rambu Beri Jalan, 3. Marka, 4. APILL, 5. Petugas, 6. Lain lain.....							
DATA KENDARAAN		Kend. Ke1		Kend. Ke 2		Kend. Ke3		Kend. Ke4	
24	PENGUNA KENDARAAN	1. Mobil Pribadi, 2. Taxi, 3. Mengangkut Penumpang, 4. Mengangkut Ternak, 5. Mengangkut Anak Sekolah, 6. Pelayanan Darurat, 7. Mengangkut Barang, 8. Mengangkut Barang Cair, 9. Lain Lain.....							
	TIPE KENDARAAN								
25	1. Sedan, 2. St. Wagon, 3. Minibus, 4. Bus, 5. Pick up, 6. Truk Ringan, 7. Truk Berat, 8. Truk Tangki, 9. Sepeda motor, 10. Bemotor roda 3, 11. Sepeda Motor, 12. Sepeda, 13. Becak, 14. Lain Lain.....								
26	PENGUNAAN BUS (Jika Bus),								
27	MERK KENDARAAN								
28	MERK KAROSERI								
29	TAHUN PEMBUATAN								
30	TNKB								
31	STNK								
32	WARNA TNKB	1. Hitam, 2. Kuning, 3. Merah, 4. Putih, 5. TNI/POLRI, 6. CC/CD							
33	CC SILINDER								
34	NOMOR RANGKA/NIK								
35	NOMOR MESIN								
36	KERUSAKAN KEND. Lihat Diagram 1								
37	KONDISI BAN	1. Baik, 2. Gundul, 3. Vulkanisir, 4. Pecah							
38	LAMPU YANG TIDAK BERFUNGSI								
	1. Tidak Ada, 2. Lampu Besar, 3. Lampu Belakang, 4. Lampu Rem, 5. Lampu penerangan, 6. Belonga kemudi,								

1. Tidak ada kerusakan
11. Rusak di beberapa tempat
Diagram 1

1. Tidak ada yang hilang
9. Lisa di beberapa tempat
Diagram 2

B D

9	6	3
8	5	2
7	4	1

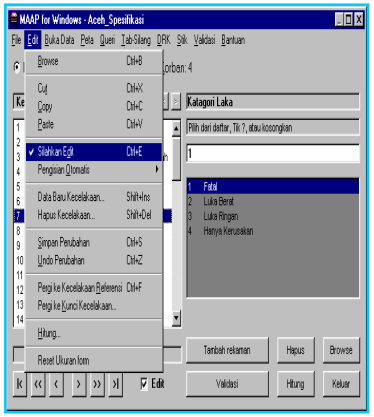
Diagram 3

f. Pengadaan Peralatan Penelitian Kecelakaan;
Pengadaan peralatan penelitian kecelakaan dilakukan pada tahun 2003 untuk kegiatan penelitian kecelakaan yang menimbulkan korban meninggal dunia sebanyak 8 orang atau lebih serta kecelakaan yang menjadi isu nasional. Peralatan penelitian kecelakaan terdiri dari :
1) Kendaraan operasional;
2) Handy Cam;
3) Kamera Foto Digital;

4) Jaket Pelindung;
5) Traffic Cone;
6) Senter Lalu Lintas;
7) Komputer.

g. Standarisasi format pelaporan kecelakaan dengan form 3 L;
Pada tahun 2002, pelaporan atau pendataan kecelakaan lalu lintas telah dilakukan standarisasi dengan menggunakan formulir 3 L dengan format data yang lebih komprehensif untuk dapat dianalisis oleh 3 instansi yaitu Perhubungan, Polri dan Kimpraswil. Form 3-L ini telah dilakukan uji coba dan pelatihan kepada petugas Polri di 5 Provinsi yaitu Nangroe Aceh Darussalam, Sumatera Utara, Sumatera Barat, Riau dan Bali. Namun hasil uji coba penggunaan formulir tersebut belum dapat dilaksanakan. Kendala yang dihadapi bukan menyangkut masalah teknis formulir, namun menyangkut pendanaan pengadaan fomulir secara rutin.

h. Sistem Informasi Kecelakaan Lalu Lintas berbasis komputer dengan program under windows



Sistem informasi kecelakaan lalu lintas dengan program under windows telah dibangun pada tahun 2002 dan digunakan di 5 Provinsi Sumatera Bagian Utara yaitu Nangroe Aceh Darussalam, Sumatera Utara, Sumatera Barat, Riau dan Bali. Sistem informasi ini dilengkapi dengan pilihan untuk menganalisa data kecelakaan. Sistem informasi ini merupakan alat bantu Unit Investigasi Daerah Rawan Kecelakaan dalam melakukan kegiatan analisa data kecelakaan untuk mengetahui daerah rawan kecelakaan dan informasi lain yang diperlukan sebagai bahan peningkatan keselamatan jalan. Informasi lain yang dapat dihasilkan sistem ini adalah faktor penyebab kecelakaan, waktu kejadian kecelakaan, tipe tabrakan, kendaraan yang terlibat, jumlah korban dan informasi lainnya. Sistem informasi ini juga belum berjalan karena sumber data yang akan digunakan adalah formulir 3-L.

3. Sumber Daya Manusia

Program peningkatan sumber daya manusia yang telah dilakukan adalah sebagai berikut :

a. Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin pengemudi;
Peningkatan kualitas mental dan disiplin pengemudi secara periodik setiap tahun dilaksanakan dengan pola pendidikan dan latihan. Sementara ini, pengemudi yang diutamakan adalah pengemudi Angkutan Antar Kota Antar Provinsi karena pembinaannya pada tingkat Pusat dan kecelakaan yang terjadi sering melibatkan bus AKAP dan menimbulkan korban meninggal dunia dalam jumlah yang banyak.

b. Pengadaan Driving Simulator;
Driving Simulator diadakan pada tahun 2003 sebanyak 1 unit dan ditempatkan di Sekolah Tinggi Transportasi Darat (STTD) Bekasi. Driving Simulator merupakan alat yang digunakan dalam kegiatan peningkatan kualitas mental dan disiplin pengemudi. Alat ini untuk mengukur keterampilan pengemudi dalam mengemudikan kendaraan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

c. Pemilihan Awak Kendaraan Umum Teladan;
Kegiatan pemilihan dilaksanakan setiap tahun mulai 1987, namun pernah vakum (ditiadakan) pada tahun 1997 sampai dengan 1999 karena krisis ekonomi. Pemilihan AKUT baru dimulai lagi pada tahun 2000 s/d 2001 walaupun hanya peserta dari Pulau Jawa. Mulai tahun 2002 s/d 2003 sudah dilaksanakan secara nasional, namun pesertanya belum dari semua propinsi, dan pada tahun ini diharapkan propinsi pesertanya akan semakin bertambah. Kegiatan ini dilakukan sebagai upaya meningkatkan harkat dan martabat pengemudi angkutan umum serta sebagai pembinaan yang memotivasi pengemudi untuk meningkatkan disiplin berlalu lintas dan memberikan pelayanan yang baik kepada para penumpang.

d. Pelatihan Kepala Terminal Tipe A

Untuk meningkatkan kualitas pimpinan dan petugas di terminal Tipe A secara periodik setiap tahun telah dilaksanakan pelatihan sebanyak 4 angkatan mulai 2001 sampai dengan 2003. Pimpinan dan petugas terminal yang telah dilatih adalah sebanyak 115 orang.

e. Lokakarya

Untuk meningkatkan kualitas pejabat dan staf di lingkungan Dinas Perhubungan baik Provinsi maupun Kabupaten/Kota telah dilaksanakan Lokakarya Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas serta perlengkapan jalan pada 8 Provinsi yang meliputi :

1) Kalimantan Timur;
2) Nusa Tenggara Barat;
3) Sulawesi Tengah;
4) Bangka Belitung;
5) Jambi;
6) Gorontalo;
7) Maluku Utara;
8) Jawa Barat;

f. Kriteria Kualifikasi Teknis Tenaga Penguji Berkala Kendaraan Bermotor

Untuk meningkatkan kualitas penguji kendaraan bermotor, telah dikeluarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.301/KP.0019/DRJD/99 tahun 2001.

g. Pendidikan Mengemudi Kendaraan Bermotor

Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi telah diatur ketentuan mengenai penyelenggaraan pendidikan menegmudi kendaraan bermotor. Ketentuan ini ditindaklanjuti dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 36 tahun 1994 tentang Pendidikan Mengemudi Kendaraan Bermotor.

4. Sosialisasi dan Publikasi

Program sosialisasi yang telah dilaksanakan adalah sebagai berikut :

a. Sosialisasi Kewajiban Melengkapi dan Menggunakan Sabuk Keselamatan;
Sosialisasi kewajiban melengkapi dan menggunakan sabuk keselamatan secara bertahap telah dilaksanakan mulai tahun 1998 sejak Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 55 Tahun 1998 dikeluarkan (PP). Walaupun KM tersebut ditangguhkan sosialisasi terus dilaksanakan sampai saat ini. Bentuk sosialisasi yang telah dilakukan adalah sebagai berikut :

1. Spanduk;
2. Sticker;
3. Filler;
4. Souvenir dalam bentuk Aksesoris untuk mobil;
5. Seminar;
6. Pemberitaan melalui media massa;
7. Public Relations
8. Jakarta Seatbelt Tour Rally 2004.

Kegiatan sosialisasi sabuk keselamatan juga dilakukan bekerjasama dengan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia dan pihak swasta (IMI), Ford Motor Indonesia (FMI).

b. Sosialisasi Menyeberang di Tempat Yang ditentukan;
Sosialisasi bagi pejalan kaki untuk menyeberang pada tempat yang telah ditentukan pada tahun 2003 berupa Poster dan telah didistribusikan secara nasional di seluruh Provinsi di Indonesia.

c. Sosialisasi Mengemudi dengan Selamat;

Sosialisasi mengemudi dengan selamat telah dilakukan dan didistribusi di seluruh Provinsi di seluruh Indonesia. Bentuk sosialisasi yang dilakukan adalah sebagai berikut :

1) Buku dengan judul Highway Code;
2) Poster;
3) Souvenir berupa accesoris untuk mobil dan gantungan kunci;
4) Sticker;

d. Sosialisasi Teknik Keselamatan Jalan;

Sosialisasi teknik keselamatan jalan berupa buku Panduan Keselamatan Jalan telah dicetak sebanyak 400 buku dan didistribusi ke Dinas Perhubungan Provinsi, Kabupaten/Kota dan swasta.

e. Semiloka;

Untuk mensosialisasikan kebijakan-kebijakan yang telah dikeluarkan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah dilaksanakan Semiloka pada beberapa kota yaitu Malang (Jawa Timur), Balikpapan (Kalbar).

f. Sosialisasi Menggunakan Helm sesuai standar;

Sosialisasi kewajiban menggunakan helm sesuai standar kembali dilakukan pada tahun 2003 dengan materi berupa Poster dan didistribusikan ke seluruh Provinsi di Indonesia.

Beberapa Kegiatan Yang Dilakukan Dalam Peningkatan Keselamatan Jalan

C. BIAYA KECELAKAAN LALU LINTAS

Kecelakaan memberikan ekses yang lain yaitu dengan berkurangnya keseluruhan atau sebagian porsi pendapatan akibat adanya biaya yang dikeluarkan untuk tindakan pemulihan korban, biaya kerusakan properti, biaya administratif dan kehilangan produktivitas karena korban cidera atau meninggal dunia. Uraian biaya kecelakaan jalan tersebut, antara lain:

1. Biaya Kerusakan Properti/ Kepemilikan

Data kecelakaan yang melibatkan kerusakan properti dan kepemilikan didapatkan dari kepolisian maupun pengelola jalan tol. Biaya kerusakan kendaraan dapat bervariasi tergantung pada tingkat keparahan kecelakaan itu sendiri. Kerusakan lainnya antara lain meliputi kerusakan jembatan, lampu lalu lintas, tiang listrik, marka jalan dll.

2. Biaya Administratif

Biaya administrasi dapat ditimbulkan dari ongkos yang dibayarkan oleh institusi yang terkait dengan kecelakaan lalu lintas. Adapun kompenen biaya administrasi antara lain:

a. Biaya kepolisian;
   1) biaya administrasi investigasi;
   2) biaya operasional personil dan kendaraan
b. Biaya Dep. Perhubungan/LLAJ merupakan anggaran tahunan untuk pengendalian lalu lintas atau pengelolaan program keselamatan lalu lintas jalan
c. Perusahaan asuransi, terdiri dari biaya administrasi untuk proses klaim asuransi
d. Masyarakat, yaitu perawatan korban atau penguburan jenazah.

3. Biaya Perawatan Medis

Biaya perawatan medis dapat bervariasi tergantung pada tingkat keparahan kecelakaan itu sendiri. Untuk kasus-kasus kecelakaan fatal biaya medis mencakup jumlah rawat inap, ongkos operasi (bila diperlukan), cek kesehatan, obat dan jasa dokter. Data biaya perawatan medis berdasarkan tingkat keparahan diperlukan untuk menghitung biaya kecelakaan lalu lintas. Sebagai contoh baru-baru ini LPFE (Lembaga Penelitian Fakultas Ekonomi) Universitas Indonesia telah mengadakan penelitian mengenai biaya kecelakaan lalu lintas di Indonesia tahun 2002 dan membandingkannya dengan nilai Produk Domestik Bruto (PDB) di tahun yang sama. Hasil penelitian tersebut tersaji dalam tabel berikut :

Tabel 2.2. Biaya Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia di Tahun 2002

Komponen Biaya	Biaya (Rp)
Kerusakan Prasarana	**2,152,188,512,263**
Biaya Administrasi	**65,263,169,659.90**
Biaya Investigasi	637,884,000.00
Biaya Kepolisian	
Personil	18,043,066,307.11
Biaya Perbaikan Kendaraan Bermotor	32,477,519,352.79
Biaya yang dikeluarkan Departemen Perhubungan untuk pengendalian Lalu Lintas	300,000,000.00
Biaya Ambulan	11,404,100,000.00
Biaya Penguburan	37,143,600,000.00
Biaya Perawatan	**5,570,205,000,000**
Total Biaya Perawatan	5,570,205,000,000
Kerugian	**27,585,911,114,409**
Luka-Luka	506,556,623,213
Kematian	21,653,043,694,865
Total	**35,508,310,796,331**
% dari GDP; GDP 2002: Rp. 1,421,000,000,000,000	**2.17%**

Sumber LPFE UI

Hasil penelitian LPFE menyimpulkan bahwa biaya yang dikeluarkan setiap tahun karena kecelakaan lalu lintas cukup berpengaruh terhadap total produk domestik bruto/(GDP). Jumlah kerugian setiap tahun berbeda tergantung dari banyaknya jumlah dan fatalitas kecelakaan yang terjadi.

III. PERMASALAHAN KESELAMATAN JALAN

Berdasarkan data kecelakaan lalu lintas dari Ditlantas Babinkam Polri pada lima tahun terakhir rata-rata terjadi 12.775 kali peristiwa kecelakaan lalu lintas jalan pertahun yang menyebabkan rata-rata pertahun korban meninggal dunia sebanyak 9.526 orang, luka berat 6.662 orang dan luka ringan 9.164 orang serta kerugian material sebesar Rp. 38.740.000.000,-. Data tersebut menunjukkan bahwa pada setiap harinya tidak kurang dari 26 orang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas jalan. Angka ini dihitung berdasarkan data dari pihak Kepolisian, kalau kita review data dari PT. Jasa Raharja maka akan terdapat jumlah yang lebih besar lagi, dimana korban meninggal dunia akibat kecelakaan pada lima tahun terakhir adalah rata-rata 20.459 orang pertahunnya atau dapat diperkirakan tidak kurang dari 56 orang meninggal tiap harinya akibat kecelakaan lalu lintas jalan. Tingginya angka kecelakaan lalu lintas dan besarnya biaya kerugian yang diakibatkannya disebabkan oleh banyaknya permasalahan yang dihadapi dalam peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang perlu mendapatkan penanganan yang serius, beberapa permasalahan yang dihadapi dalam peningkatan keselamatan jalan antara lain:

1. Bidang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan

a. Kondisi Jalan dan Jembatan Banyak yang Rusak

Pada saat ini kondisi jalan yang rusak semakin banyak, terutama pada jalan-jalan di luar Jawa, baik di Sumatera maupun pulau-pulau lain. Sejak terjadinya krisis pada tahun 1997 perbaikan jalan dan jembatan banyak terjadi kendala dalam pendanaannya, sehingga pada pelaksanaan perbaikannya diperlukan skala prioritas. Khusus permasalahan di Sumatera, hampir di seluruh lintas, baik Lintas Timur maupun Lintas Tengah mengalami kerusakan yang serius. Hal ini sangat mempengaruhi terhadap faktor keselamatan terutama umur peralatan kendaraan bermotor. Pada jalan di Pantura Jawa, terdapat sebagian ruas jalan yang masih dua jalur tanpa median, terutama di ruas Pemalang-Pekalongan, sebagian Tegal-Pemalang, yang membahayakan pengguna jalan.

Sedangkan prasarana jembatan di jalur pantura masih terdapat kira-kira 30 jembatan yang telah berumur lebih dari 25 tahun, sehingga memerlukan perhatian dan pemeliharaan yang rutin.

b. Perlintasan Sebidang Masih Membahayakan Pemakai Jalan

Sebagian besar perlintasan antara jalur kereta api dengan jaringan jalan di Indonesia, khususnya di Pulau Jawa masih banyak yang menggunakan sistem perlintasan sebidang, bahkan di beberapa perlintasan belum dipasang pintu perlintasan dimana hal ini sangat membahayakan pemakai jalan. Pentingnya koordinasi antar instansi terkait yang membidangi jalan dan rel kereta api, sangat menentukan tingkat keselamatan pemakai jalan maupun kereta api, baik dari sisi jumlah dan fatalitas korban, maupun kerugian material yang diderita kedua belah pihak.

c. Banyaknya Daerah Rawan Kecelakaan yang Belum Ditangani

Banyaknya terdapat suatu daerah, ruas jalan maupun satu lokasi yang rawan terhadap peristiwa kecelakaan yang belum tertangani secara terintegrasi lintas sektoral, hal ini dapat dilihat dari banyaknya rambu-rambu yang dipasang oleh masing-masing intansi, baik oleh instansi Perhubungan, instansi Kepolisian maupun Jasa Raharja. Banyaknya daerah rawan kecelakaan ini harus menjadi antisipasi oleh instansi yang berwenang dalam memperbaiki daerah ini, antara lain Kimpraswil dalam hal teknis jalan, perhubungan dalam hal rekayasa dan manajemen lalu lintas serta kepolisian dalam pengaturan dan pengendalian lalu lintas.

d. Keberadaan Rambu dan Marka Jalan Kurang Dipatuhi

Masih kurangnya kesadaran masyarakat untuk untuk mematuhi rambu dan marka jalan, pada umumnya ketaatan tersebut masih didasarkan kepada ada atau tidaknya petugas di lapangan. Pada umumnya kecelakaan lalu lintas yang terjadi diawali dengan pelanggaran lalu lintas, terutama pelanggaran rambu dan marka jalan.

KECELAKAAN LALU LINTAS BIASANYA DIAWALI DENGAN SUATU PELANGGARAN

Pada saat ini banyak rambu dan marka jalan maupun lampu lalu lintas yang karena faktor pemeliharaan dan kurangnya faktor ikut memiliki dari masyarakat, banyak fasilitas tersebut yang mengalami kerusakan bahkan hilang, apalagi pada masa 5 (lima) tahun terakhir, terdapat kecenderungan masyarakat kurang menghargai keberadaan alat-alat tersebut. Sebagai contoh pada saat terjadi kerusuhan/demontrasi, terdapat kebiasaan rambu/lampu lalu lintas menjadi sasaran perusakan.

e. Peralatan Uji Kendaraan Belum Diselenggarakan dan Didukung Peralatan yang Memadai

Kendaraan bermotor penumpang umum dan kendaraan barang yang dioperasikan di jalan pada periode tertentu wajib dilakukan uji berkala. Untuk mendapatkan hasil yang memenuhi standar teknis dan laik jalan diperlukan alat uji yang bagus dan secara mekanis. Pada saat ini belum semua pelaksana uji berkala kendaraan bermotor yang dilaksanakan oleh Dinas Daerah Kabupaten/Kota memiliki alat uji mekanis, banyak yang dilakukan dengan cara manual, sehingga hasilnya tidak optimal.

f. Jembatan Timbang Berfungsi Secara Efektif

Fungsi utama dari Jembatan Timbang adalah untuk pengendalian muatan kendaraan bermotor, sehingga kurang efektifnya fungsi jembatan timbang/unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor di jalan dapat menimbulkan menurunnya tingkat keselamatan lalu lintas akibat muatan lebih. Akibat yang ditimbulkan adalah banyaknya kendaraan bermotor terutama kendaraan barang yang membawa beban berlebih, sehingga umur perkerasan jalan jadi pendek yang menyebabkan jalan cepat rusak, dan juga kondisi jembatan yang sudah berumur lebih dari 20 tahun, jika terjadi kelebihan beban dapat mengakibatkan kerusakan jembatan bahkan dapat berakibat ambruknya jembatan tersebut.

Saat ini terdapat kecenderungan pengoperasian jembatan timbang keluar dari fungsi utama untuk pengendalian muatan lebih di jalan, pengoperasiannya lebih ditekankan untuk pencarian sumber dana, sehingga berakibat buruk terhadap umur perkerasan jalan serta tingkat keselamatan.

KASUS AMBARAWA :

TRUK KELEBIHAN MUATAN TIDAK KUAT MENANJAK SEHINGGA MELUNCUR TURUN MENABRAK RUMAH SEDANG HAJATAN DENGAN KORBAN MENINGGAL DUNIA SEBANYAK 17 ORANG

2. Bidang Sarana

a. Kelaikan Kendaraan Bermotor Hasil Uji Berkala Banyak yang Meragukan

Sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku, maka kendaraan bermotor yang akan dioperasikan di jalan diwajibkan memiliki sertifikat uji tipe dan uji landasan yang dikeluarkan oleh Ditjen Perhubungan Darat yang menyangkut permasalahan keselamatan operasional, kemudian dilakukan uji berkala yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah. Seringkali pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor hanya dilakukan sebagai legalisasi untuk mendapatkan sertifikasi uji, sehingga kualitas kendaraan yang telah lulus uji masih belum memenuhi standar laik jalan, sehingga seringkali walaupun sertifikasi uji masih menunjukkan laik jalan, akan tetapi banyak kecelakaan yang diakibatkan oleh faktor kelaikan, misalnya : rem tak berfungsi (blong), ban gundul, dsb.

b. Banyaknya Kendaraan Bermotor yang Belum/Tidak Dilengkapi Dengan Fasilitas Keselamatan

Kewajiban melengkapi dan menggunakan sabuk keselamatan baru diberlakukan pada bulan November 2003, sehingga dapat dimaklumi bahwa tingkat luka pada bagian kepala menurut suatu penelitian pada tahun 2001 sebesar 32,01% dari total fatalitas, diharapkan dengan dilaksanakannya kewajiban memakai sabuk keselamatan dan helm diharapkan tingkat fatalitas yang diakibatkan oleh kecelakaan lalu lintas dapat dikurangi. Sosialisasi terhadap penggunaan sabuk keselamatan bagi kendaraan yang diproduksi sebelum tahun 2002 dan kendaraan angkutan umum tetap diintensifkan, sehingga pada November 2005, di mana kewajiban mengunakan sabuk keselamatan diberlakukan pada semua kendaraan, akan lebih kondusif.

Fasilitas tanggap darurat pada kendaraan umum antara lain : Pemecah kaca, Pemadam kebakaran, Pintu darurat dan alat-alat petunjuk tulisan tanggap darurat, terutama pada kendaraan bus umum masih perlu disosialisasikan, karena berdasarkan pengamatan di lapangan belum banyak kendaraan bus yang menggunakan fasilitas tanggap darurat terserbut.

c. Perkembangan Desain dan Teknologi Kendaraan bermotor perlu disesuaikan dengan kondisi di Indonesia

Kemajuan teknologi kendaraan bermotor yang terjadi di luar negeri terimbas pula pada teknologi di dalam negeri, karena kebijakan perdagangan bebas, maka kendaraan yang diproduksi dari luar negeri semakin bebas masuk ke Indonesia, sehingga perlu disesuaikan dengan kondisi prasarana di Indonesia menyangkut kecepatan, demensi dan berat. Salah satu upaya untuk mengantisipasi adalah mendorong pengusaha untuk mengimpor dan mendesain kendaraan bermotor yang memenuhi standar keselamatan yang disesuaikan dengan kondisi prasarana yang terdapat di Indonesia.

d. Pemeliharaan kendaraan bermotor kurang memberikan jaminan kelaikan

Upaya untuk mendorong keselamatan kendaraan baik kendaraan umum maupun pribadi salah satunya dilakukan dengan pemeliharaan kendaraan secara berkala, karena peralatan kendaraan mempunyai umur tertentu yang memerlukan perbaikan. Pada kendaraan umum terdapat keharusan untuk melakukannya, dikarenakan pada periode tertentu dilakukan pemeriksaan uji berkala, akan tetapi pada kendaraan pribadi, pemeliharaan kendaraan masih menjadi kewajiban pemilik tanpa ada suatu aturan yang ’mengharuskan’ untuk melakukannya. Pada saat ini sedang dilakukan pembahasan rancangan peraturan perundangan yang mengharuskan uji berkala bagi kendaraan pribadi yang dilaksanakan oleh bengkel umum.

3. Bidang Sumber Daya Manusia

a. Kesadaran Tertib Berlalu Lintas Masih Rendah

Kendala utama yang dihadapi dalam peningkatan keselamatan jalan adalah rendahnya disiplin masyarakat dalam berlalu lintas, kurangnya kedisiplinan ini menjadi salah satu faktor yang memicu terjadinya kecelakaan. Banyaknya peristiwa kecelakaan yang diawali dengan pelanggaran lalu lintas, terutama pelanggaran rambu dan lampu lalu lintas. Menurut data dari kepolisian faktor pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi yang kurang tertib berlalu lintas ini mencapai lebih dari 80% dari penyebab kecelakaan lalu lintas.

b. Kurangnya Pengutamaan Keselamatan

Kurangnya public safety awareness yang dimiliki masyarakat menyebabkan masyarakat dalam berlalu lintas tidak mengutamakan keselamatan dan lebih banyak mengutamakan kecepatan dan faktor ekonomi.

c. Kompetensi Petugas Dalam Bidang Keselamatan Masih Kurang

Petugas dalam bidang keselamatan lalu lintas yang dimiliki oleh pelaksana lapangan dirasakan kurang jumlahnya dibandingkan dengan petugas bidang lainnya, sehingga program-program lalu lintas dan angkutan jalan yang akan dilakukan oleh instansi perhubungan di lapangan kurang mendukung program keselamatan.

4. Bidang Kelembagaan

a. Kurangnya koordinasi antar intansi pembina keselamatan

Instansi yang terlibat dalam peningkatan keselamatan jalan melaksanakan kegiatan peningkatan keselamatan jalan secara sektoral, accidental, kurang terfokus dan dilakukan dengan dana yang sangat minim, akibanya adalah kurang memberikan dampak terhadap peningkatan keselamatan jalan.

b. Kurangnya dukungan secara kelembagaan dalam hal keselamatan

Masih kurangnya wadah/unit yang melaksanakan program di bidang keselamatan yang didukung oleh instansi yang telah ada, misalnya unit peneliti daerah rawan kecelakaan. Pada beberapa negara yang telah maju terdapat suatu dewan keselamatan lalu lintas jalan (Road Safety Board) yang bertugas untuk merumuskan kebijakan keselamatan jalan dan sekaligus merumuskan pembiayaan keselamatan jalan dengan road safety fund.

c. Lemahnya penegakan hukum

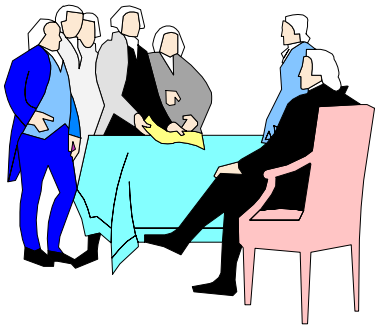
Penegakan hukum di bidang lalu lintas dan angkutan jalan diarahkan untuk menjamin keselamatan LLAJ, dengan kerasnya penegakan hukum ini setidak-tidaknya akan memberikan shok terapi bagi pelanggar lalu lintas untuk tidak melakukan pelanggaran lagi, karena seperti diketahui bahwa peristiwa kecelakaan biasanya diawali dengan terjadinya pelanggaran lalu lintas. Penegakan hukum ini dapat dibuat keras dengan penerapan hukuman yang tinggi berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku dan hal ini dapat menimbulkan efek jera.

Penegakan hukum tidak menimbulkan efek jera sehingga menimbulkan potensi pelanggaran berikutnya.

SISTEM HUKUM LALU LINTAS KITA MENGANUT DENDA MAKSIMUM, TAPI DIPUTUSKAN SANGAT RENDAH SEHINGGA TIDAK MEMBERIKAN EFEK JERA

5. Biaya Yang di Keluarkan

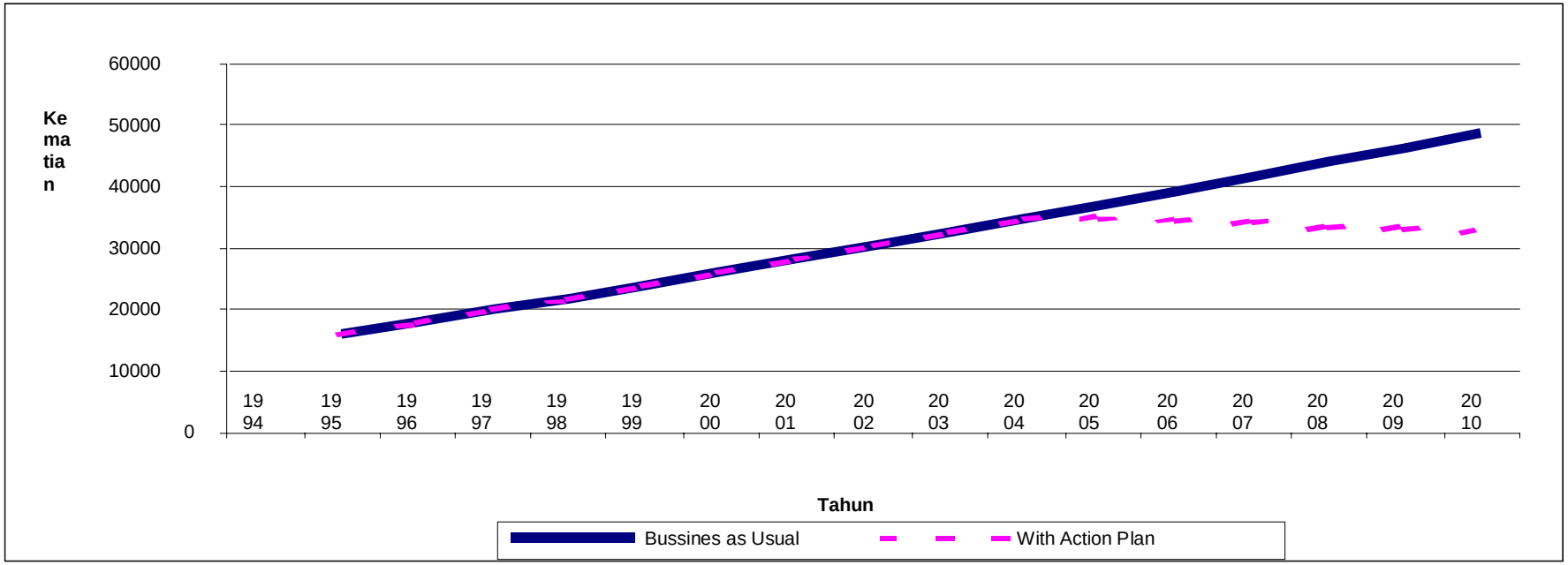
Telah kita ketahui bersama bahwa kecelakaan lalu lintas jalan akan menyebabkan kerugian, baik kerugian jiwa manusia yang meninggal maupun yang luka-luka, juga kerugian material yang tidak kecil jumlahnya. Berdasarkan data dari Ditlantas Babinkam Polri tahun 2003, kerugian material yang diakibatkan oleh kecelakaan lalu lintas mencapai ***Rp. 45.778.177.000,-*** (empat puluh lima milyar tujuh ratus tujuh puluh delapan juta seratus tujuh puluh tujuh ribu rupiah) sedangkan PT. Jasa Raharja pada tahun yang sama telah menyerahkan santunan kepada korban kecelakaan lalu lintas sebesar ***Rp. 422.937.701.427,-*** (empat ratus dua puluh dua milyar sembilan ratus tiga puluh tujuh juta tujuh ratus satu ribu empat ratus dua puluh tujuh rupiah. Dari data tersebut dapat dilihat betapa besar biaya yang dikeluarkan akibat kecelakaan, akan tetapi belum ada pendanaan khusus yang digunakan untuk peningkatan keselamatan lalu lintas jalan. Bahkan permasalahan pendanaan ini tidak pernah dibahas secara tuntas, bahkan belum mendapat perhatian oleh penentu kebijakan, baik oleh Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah.



IV. UPAYA PEMECAHAN MASALAH DAN PENINGKATAN KESELAMATAN JALAN

1. Target

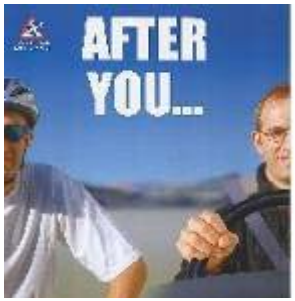
Dengan kerugian sekitar Rp. 30, 82 triliun setiap tahun atau 2,17 % dari total Produk Domestik Bruto (PDB), Pemerintah, dalam hal ini Departemen Perhubungan perlu melakukan langkah-langkah perbaikan dan tindakan peningkatan keselamatan jalan. Perlu diketahui bahwa untuk mengurangi jumlah kecelakaan bukanlah pekerjaan yang mudah mengingat pertumbuhan lalu lintas yang cukup tinggi (10 %/tahun). Namun demikian perlu ditentapkan target yang perlu dicapai dalam kurun waktu yang ditentukan untuk mengetahui apakah tindakan atau program-program yang telah dilakukan telah berjalan sesuai dengan rencana semula.

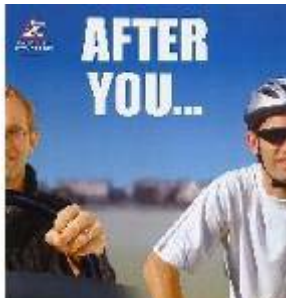


Pengguna jalan yang paling berisiko terhadap kecelakaan lalu lintas adalah pejalan kaki dan pengendara sepeda motor. Hal ini disebabkan karena minimnya fasilitas perlindungan yang tersedia.

Dengan demikian target yang perlu ditetapkan adalah menurunkan jumlah korban meninggal dunia dari kedua jenis pengguna jalan tersebut. Adapun target yang perlu dicapai sampai dengan tahun 2004 adalah sebagai berikut:

a. Menyelamatkan lebih dari 12.000 pengguna jalan selama periode lima tahun dengan mengantisipasi tingkat kematian setiap tahun;
b. Mengurangi tingkat kematian per 10.000 penduduk dari 5,9 pada tahun 2003 menjadi 5, 8 pada tahun 2010.
c. Meningkatkan penggunaan sabuk keselamatan secara nasional sampai dengan 80 %;
d. Meningkatkan penggunaan helm secara nasional sampai dengan 80 %.
e. Mengurangi fatalitas kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh sepeda motor;
f. Mengurangi jumlah daerah rawan kecelakaan;
g. Terbentuknya manajemen kelembagaan manajemen keselamatan jalan;
h. Terbentuknya system informasi manajemen keselamatan jalan;
i. Terselenggaranya pengujian sepeda motor;
j. Dilaksanakannya setifikat pengemudi angkutan umum (SPAU);
k. Terlaksananya penanggulangan muatan lebih.





Dengan menyebutkan target tersebut di atas akan mengarahkan prioritas tindakan yang dilakukan sehingga pengalokasian sumber-sumber yang ada baik sumber daya manusia, sarana dan prasaran dapat dilakukan seoptimal mungkin.

2. Strategi

Agar target peningkatan keselamatan jalan dapat dilakukan dengan terarah dan mencapai sasaran yang telah ditetapkan, maka perlu dilakukan melalui 5 strategi yaitu :

a. Engineering;
b. Penegakan hukum (law enforcement);
c. Public relation, Edukasi dan Partisipasi Masyarakat;
d. Pelayanan Bantuan Gawat Darurat;
e. Evaluasi dan Informasi;

Kelima strategi tersebut meliputi 15 sektor penanganan keselamatan jalan yaitu:

a. Engineering
   Strategi peningkatan keselamatan jalan dari segi engineering (rekayasa) meliputi sektor/bidang :

   1) Perencanaan dan desain keselamatan jalan;
   2) Perbaikan daerah rawan kecelakaan;
   3) Standar keselamatan kendararan bermotor.

   Ketiga sektor tersebut meliputi beberapa kegiatan antara lain:

   1) Pembentukan tim audit keselamatan jalan;
   2) Pelatihan audit keselamatan jalan;
   3) Pelaksanaan audit keselamatan jalan secara menyeluruh;
   4) Pembentukan ABIU di pusat dan Provinsi;
   5) Training staf ABIU;
   6) Evaluasi system pengujian kendaraan bermotor;
   7) Pelatihan staf penguji kendaraan bermotor;
   8) Standarisasi sistem pengujian kendaraan bermotor sesuai dengan ECE standard.

b. Penegakan Hukum (Law Enforcement)

   Strategi peningkatan keselamatan jalan melalui penegakan hukum (law enforcement) meliputi sektor/bidang :

   1) Polisi lalu lintas dan penegakan hukum;
   2) Peraturan lalu lintas.

   Ketiga sektor tersebut meliputi beberapa kegiatan antara lain:

   1) Penyesuaian jumlah denda dengan tingkat pelanggaran;
   2) Klarifiksi hak dan kewajiban polisi dan PPNS dalam melakukan peningkatan kerjasama;
   3) Penambahan jumlah personil PPNS;
   4) Merperkenalkan alat penindakan modern;
   5) Pelaksanaan KM 85 Tahun 2002 tentang Sabuk Keselamatan;

6) Revisi Undang-Undang No. 14 Tahun 1992;
7) Pembangunan sistem informasi peraturan lalu lintas.

c. Public Relations, Pendidikan dan Partisipasi Masyarakat

Strategi peningkatan keselamatan jalan melalui public realtions, pendidikan partisipasi masyarakat meliputi bidang/sektor:

1) Pendidikan dan pelatihan pengemudi;
2) Pendidikan dan keselamatan jalan untuk anak;
3) Kampanye dan publikasi keselamatan jalan.

Ketiga sektor tersebut meliputi beberapa kegiatan antara lain:

1) Menerbitkan dokumen sekolah mengemudi;
2) Analisa dan evaluasi aspek legalitas, sarana, prasarana, instruktur dan silabus sekolah mengemudi;
3) Perberlakuan SIM berjenjang secara nasional;
4) Pengintegrasian materi dan kurikulum pendidikan keselamatan jalan;
5) Pelatihan guru TK tentang materi keselamatan jalan;
6) Penetapan target fokus kampanye dan sosialisasi keselamatan jalan;
7) Melibatkan partisipasi masyarakat, LSM dan dunia usaha dalam kampanye ;

d. Pelayanan bantuan gawat darurat:

Strategi peningkatan keselamatan jalan melalui pelayanan bantuan gawat darurat meliputi bidang/sektor pertolongan pertama bagi kecelakaan yang meliputi kegiatan antara lain:

1) Membangun pusat bantuan panggilan darurat;
2) Penyiapaan pelayanan tanggap darurat pada kendaraan umum;
3) Pendidikan pertolongan gawat darurat

e. Evaluasi dan informasi;

Strategi peningkatan keselamatan jalan melalui evaluasi dan informasi meliputi bidang/sektor:

1) Koordinasi dan manajemen keselamatan jalan;
2) Sistem data kecelakaan jalan;
3) Pendanaan keselamatan jalan dan peranan lembaga asuransi;
4) Riset keselamatan jalan;
5) Biaya kecelakaan jalan.

Adapun kegiatan-kegiatan yang dilakukan antara lain melalui;

1) Pembentukan Badan Koordinasi Keselamatan Jalan Nasional;
2) Perbaikan sistem data kecelakaan;
3) Publikasi data kecelakaan secara nasional;
4) Pembentukan lembaga lembaga pengelola dana keselamatan jalan;
5) Partisipasi swasta dalam pendanaan keselamatan jalan;
6) Mengembangkan agenda penelitian dan master plan;
7) Pembentukan lembaga penelitian keselamatan jalan sebagai pusat penelitian;
8) Publikasi penelitian biaya kecelakaan;
9) Pengembangan data base komponen biaya kecelakaan.

3. Rencana Aksi

Tindak lanjut dari strategi untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, Pemerintah dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai instansi yang bertanggung jawab terhadap pembinaan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang merupakan tindak lanjut dari kebijakan yang telah disebutkan di atas, maka disusun strategi program dibidang keselamatan jalan antara lain meliputi :

a. Waktu Pelaksanaan

1. Jangka Pendek (6 bulan s/d 1 tahun)
2. Jangka Menengah (2-3 tahun)
3. Jangka Panjang (5 tahun)

b. Biaya

Pembiayaaan dibutuhkan untuk merealisasikan rencana aksi keselamatan yang terdiri dari 15 sektor berikut :

1. Koordinasi dan Manajemen Keselamatan Jalan (14 kegiatan)
2. Sistem Data Kecelakaan (12 kegiatan)
3. Pendanaan Keselamatan Jalan dan Peranan Jasa Asuransi (11 kegiatan)
4. Perencanaan & Desain Keselamatan Jalan (13 kegiatan)
5. Perbaikan daerah rawan kecelakaan (12 kegiatan)
6. Kampanye keselamatan jalan (11 kegiatan)
7. Pelatihan dan pengujian pengemudi (12 kegiatan)
8. Pendidikan dan keselamatan jalan untuk anak (8 kegiatan)
9. Kelaikan & Standar keselamatan kendaraan bermotor (11 kegiatan)
10. Polisi lalu lintas dan penegakan hukum (13 kegiatan)
11. Peraturan lalu lintas (8 kegiatan)
12. Riset keselamatan jalan (9 kegiatan)
13. Pertolongan pertama bagi korban kecelakaan (15 kegiatan)
14. Partnership dan kolaborasi (14 kegiatan)
15. Biaya Kecelakaan Jalan (7 kegiatan)

Biaya yang dibutuhkan untuk merelisasikan strategi dan rencana aksi di atas sampai dengan tahun 2011 sebesar ***Rp 928.887.000.000.*** Secara lebih detail rencana aksi keselamatan jalan dapat dilihat pada lampiran.

V. PENUTUP

Permasalahan keselamatan jalan bukan hanya merupakan permasalahan transportasi saja tetapi sudah merupakan permasalahan sesial ekonomi kemasyarakat yang penanganannya harus dilakukan secara komprehensip dengan melibatkan seluruh institusi yang terkait. Oleh sebab itu diperlukan dukungan politis yang kuat pimpinan negara dan parlemen, SDM dan pembiayaan yang memadai untuk meningkatkan keselamatan jalan ini, yang merupakan komitmen bersama untuk mengurangi jumlah da tingkat fatalitas akibat kecelakaan lalu lintas.